

Neugründung von Automobilwerken in den neuen Bundesländern. Folgen für Zulieferunternehmen und regionales Umfeld - Beispiel Thüringen

Döhl, Volker; Heidling, Eckhard; Mendius, Hans Gerhard; Sauer, Dieter; Kratzer, Nikolaus

Veröffentlichungsversion / Published Version

Forschungsbericht / research report

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. - ISF München

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Döhl, V., Heidling, E., Mendius, H. G., Sauer, D., & Kratzer, N. (1995). *Neugründung von Automobilwerken in den neuen Bundesländern. Folgen für Zulieferunternehmen und regionales Umfeld - Beispiel Thüringen*. München: Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. ISF München. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-100185>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

de

Volker Döhl, Eckhard Heidling, Hans Gerhard Mendius,
Dieter Sauer, unter Mitarbeit von Nikolaus Kratzer

**Neugründung von Automobilwerken in den
neuen Bundesländern. Folgen für
Zulieferunternehmen und regionales Umfeld
- Das Beispiel Thüringen -**

Forschungsbericht

München, Juni 1995

INSTITUT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTLICHE FORSCHUNG E.V. - ISF MÜNCHEN
JAKOB-KLAR-STR. 9, 80796 MÜNCHEN, TELEFON (089) 27 29 21-0
TELEFAX (089) 27 29 21-60

Die diesem Bericht zugrundeliegenden Arbeiten wurden im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Soziales und Gesundheit und mit finanzieller Unterstützung durch den Europäischen Sozialfonds durchgeführt. Die Verantwortung für den Inhalt liegt allein bei den Autoren.

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	5
I. Die Automobilindustrie der ehemaligen DDR	17
1. Die PKW-Produktion der ehemaligen DDR vor der Einigung	17
2. Zur Lage der Automobilindustrie der ehemaligen DDR nach der Einigung	28
3. Die Chancen ostdeutscher Automobil- und Zulieferunternehmen nach der Einigung - ein Resümee	36
II. Zur Situation der Automobilwirtschaft in Thüringen vor dem Hintergrund der globalen Konstellation	41
1. Warum Neugründung von Automobilwerken in den neuen Bundesländern?	43
2. Automobilherstellung in den neuen Bundesländern unter den Bedingungen der "schlanken" Produktion	50
3. Lean Production "made in Eisenach"	56
III. Der Umbruch auf dem Arbeitsmarkt - Vergleich der Entwicklung auf unterschiedlichen Aggregatebenen	61
1. Wohnbevölkerung: Thüringen, Arbeitsamtsbezirk Gotha, Kreis Eisenach	63
2. Beschäftigung in den neuen Ländern insgesamt, in Thüringen, den Arbeitsamtsbezirken Gotha und Zwickau sowie dem Landkreis Eisenach	67
3. Arbeitsmarktentwicklung	76
4. Zusammenfassung	102
IV. Opel und die Zulieferer	107
1. "Schlank und vernetzt" - moderne Automobilproduktion in Eisenach	109
2. Offener Markt oder geschlossene Gesellschaft? - Zur Situation der Automobilzulieferindustrie in Thüringen	117

V.	Zur gegenwärtigen Lage der Automobilwirtschaft in Thüringen - Eine Zwischenbilanz	137
1.	Resümee: Gegenwärtiger Stand der Umstrukturierung	137
2.	Öffentliche Förderpolitik im Umstrukturierungsprozeß	143
3.	Ein Blick über die Landesgrenzen	147
4.	Perspektiven der Automobilwirtschaft in Thüringen	175
VI.	Mehr Arbeitsplätze für Thüringen - in der Automobilwirt- schaft und wo noch?	191
1.	Jenseits des regionalen Unter-(Über-)bietungswett- bewerbs - Überlegungen zu einer zentraleuropäischen Automobilproduktionslandschaft	191
2.	Neue Arbeitsplatzpotentiale - gibt es die?	206
	Literatur	227
	Anhang	237

Vorwort

Eisenach und die umliegenden Regionen symbolisieren mit der Schließung der Automobilwerke Eisenach und vielen dazugehörigen Zulieferbetrieben das Ende einer traditionsreichen Epoche der Automobilproduktion in Ostdeutschland. Zugleich setzen sie mit der Errichtung einer neuen Fertigungs- und Montagestätte durch einen westdeutschen Automobilkonzern und mit der Einbeziehung neuer Lieferanten Zeichen für einen industriellen Neuanfang, der als beispielhaft für andere Regionen und Branchen gilt.

Das Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. München erhielt 1991 den Auftrag, den Prozeß der Opel-Ansiedlung in Eisenach forschend zu begleiten. Dabei ging es insbesondere um die Untersuchung der Auswirkungen, die ein solches Investitionsvorhaben auf das regionale Umfeld und hier insbesondere auf die schon existierenden und neu entstehenden Zulieferbetriebe hat. In Anbetracht der massiven Umbruchsituation, in der sich die gesamte Automobil- und -zulieferindustrie gegenwärtig befindet und angesichts des Zustandes der in die Marktwirtschaft entlassenen Betriebe der ostdeutschen Automobilindustrie war bereits bei Beginn der Untersuchung abzusehen, daß die Integration der noch vorhandenen Zulieferbetriebe in ein sich zunehmend internationalisierendes Zuliefernetz sowie der Aufbau einer neuen Zulieferstruktur in der Region Eisenach mit erheblichen Problemen verbunden sein würden. So stellt sich auch der vielbeschworene Aufschwung der Region für viele alteingesessene Betriebe eher als Anfang vom Ende denn als perspektivreiches Neubeginnen dar.

Der hier vorgelegte Bericht, der die Ergebnisse unserer Untersuchungen in den Jahren 1992 bis 1994 darlegt, gibt einen Einblick in die Schwierigkeiten, mit denen sich insbesondere die regionalen Automobilzulieferer auseinanderzusetzen hatten, zeigt aber auch Möglichkeiten auf, die eine Integration in bestehende Zulieferstrukturen erleichtern können. Insgesamt bleibt das hier gezeichnete Bild der Gegenwart und Zukunft der thüringischen Automobil- und -zulieferindustrie - anders als dies in den meisten der öffentlichen Verlautbarungen geschieht - deutlich von Skepsis geprägt.

Obwohl wir unsere Untersuchungen mit der erforderlichen kritischen Distanziertheit des Sozialforschers durchgeführt haben, wollen wir an dieser Stelle nicht verhehlen, daß wir uns angesichts des Engagements, des Wechselbads von Begeisterung und Resignation, der vielfältig übernommenen Verantwortung und der zum Teil schmerzhaften Lernprozesse, die viele

Gesprächspartner in den Betrieben und Institutionen gezeigt, getragen und erduldet haben, gewünscht hätten, eine positivere Bilanz ziehen zu können.

Zu danken haben wir für die Offenheit und Auskunftsbereitschaft, mit der unsere Gesprächspartner in den Betrieben, in öffentlichen Institutionen, in Verbänden und Gewerkschaften - trotz der kaum zu bewältigenden Fülle der Tagesprobleme - unsere Arbeit unterstützt haben. Unser Dank gilt auch dem Thüringer Ministerium für Soziales und Gesundheit und seinen Fachreferenten, die dieses Projekt - finanziert auch mit Mitteln des Europäischen Sozialfonds - in Auftrag gegeben und mit wichtigen Anregungen begleitet haben.

Nicht zuletzt danken wir Angela Fürböter für ihre Hilfe bei der Sichtung und Aufbereitung der kaum überschaubaren Flut von Veröffentlichungen, Pressemitteilungen und Sekundäranalysen sowie Christa Hahlweg, die wie immer geduldig und zuverlässig die mühsame Arbeit der Korrektur und Textgestaltung übernommen hat.

München, im Juni 1995

Die Autoren

Einleitung

(1) Das Jahr 1989 markiert auch für die Automobilregion Eisenach einen schicksalhaften Wendepunkt. Der traditionsreiche Standort der ostdeutschen Automobilproduktion erfuhr binnen weniger Monate, ja Wochen einen Erosionsprozeß, der in seinen durchschlagenden Wirkungen auf Betriebe und Beschäftigte kaum historische Parallelen aufweist. Aus einer Phase gesicherter Produktion und aufnahmefähiger Absatzmärkte geriet die Automobilindustrie der ehemaligen DDR - wie alle anderen Industrie- und Dienstleistungsbereiche auch - in den Strudel der einigungsbedingten Turbulenzen. Was unter dem "beschützenden", aber auch "knebelnden" Dach einer staatlich gelenkten Planwirtschaft funktionierte - wenn auch nur leidlich und mit mannigfachen Restriktionen behaftet -, sollte praktisch über Nacht den Anforderungen einer kapitalistischen Marktwirtschaft standhalten. Die Folgen sind inzwischen weitgehend bekannt (und im einzelnen und bezogen auf die Automobilindustrie auch diesem Bericht zu entnehmen): schlagartig wegbrechende Märkte, Zusammenbruch der Produktionsstrukturen, Massenarbeitslosigkeit. Die hektisch in Gang gesetzten Unterstützungsmaßnahmen und Förderprogramme konnten den Prozeß nicht aufhalten, sondern bestenfalls die Folgen mildern und den immanenten Sprengsatz der ökonomischen und sozialen Erosionsprozesse entschärfen. Auch die Treuhand-Anstalt mit ihrer Politik der Privatisierung vor Sanierung trug - ob gewollt oder nicht - dazu bei, den Selektionsprozeß und die damit verbundene finale Ausgliederung und Stilllegung weiter Teile des industriellen Sektors der ehemaligen DDR zu beschleunigen.

Alle Hoffnungen richteten sich bald auf die Kräfte des Marktes, die Investitionsbereitschaft westlicher Unternehmen und die daraus erwarteten Wirkungen eines "sich selbsttragenden Aufschwungs". In diesem Kontext wurde nun auch den schon bald nach der "Wende" eingeleiteten strategischen Planungen der Adam Opel AG, in Eisenach über eine zunächst errichtete kleine Montagelinie hinaus eine neue Fertigungs- und Montagestätte zu errichten, große Bedeutung beigemessen. Mit der Realisierung eines Investitionsvorhabens in Milliardenhöhe, dem Aufbau von Produktionsstrukturen nach neuesten Unternehmenskonzepten und der umfassenden Einbeziehung regionaler Zulieferer sollte in der Region ein Prozeß in Gang gesetzt werden, dessen Ausstrahlungen auch langfristig zu einer Sicherung des Automobilstandorts Eisenach führen sollten.

Nun ist jedoch in dieser Phase, in der der darniederliegenden Automobilwirtschaft Thüringens durch den belebenden Atem eines Großunternehmens aus dem Westen neue Kraft eingegeben werden sollte, die Weltautomobilindustrie selbst einem radikalen Strukturwandel unterworfen. In der Folge weltweit sich verschärfender Konkurrenz und wachsenden Kostendrucks besonders innerhalb der Triade Japan, USA, Europa werden allenthalben neue Unternehmenskonzepte propagiert und umgesetzt: Globalisierung der Absatz- und Beschaffungsmärkte, Reorganisation der inner- und zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung, Reduzierung der Fertigungs- und Entwicklungstiefe, neue Formen der Arbeitsorganisation u.v.a.m. Hinzu kommen labile Konjunkturen und Überkapazitäten in großem Umfang. Dies alles mußte auch den Erneuerungsprozeß beeinflussen und konnte insbesondere nicht ohne Auswirkungen für die Chancen und Risiken der Zulieferindustrie in den neuen Bundesländern bleiben.

(2) Das Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. München hat in einer Reihe von empirischen Forschungsprojekten und darauf aufbauenden theoretisch-analytischen Arbeiten diesen Prozeß des Strukturwandels in der Automobilindustrie untersucht und die Ergebnisse in verschiedenen Publikationen vorgelegt.¹ Es war daher naheliegend und vom eigenen Forschungsinteresse getragen, den Prozessen der Transformation der ostdeutschen Automobilindustrie nach der Einigung - am Beispiel der Opel-Ansiedlung in Eisenach - auch im Licht dieser Erkenntnisse und Erfahrungen nachzugehen. Frühzeitig aufgenommene Kontakte zum Thüringer Ministerium für Soziales und Gesundheit führten zur Entwicklung einer Projektidee, die nach einigen Umwegen² in das Forschungsvorhaben mündete, dessen Ergebnisse hier vorgelegt werden.

Eine zentrale Fragestellung dieses Forschungsvorhabens - der in struktur-, regional- und landespolitischer Perspektive, nicht zuletzt aber bezogen auf die Entwicklung der Lage der Arbeitskräfte in der Region (Beschäftigung, Arbeitsbedingungen, Entlohnung, Qualifikation usw.) ein erheblicher Stellenwert zugemessen wurde - richtete sich auf die Auswirkungen der Opel-Ansiedlung auf das "Umfeld" (vor allem auf Arbeitsmarkt und Zuliefer- bzw. Servicebetriebe). Angesichts der oben genannten neuen Unternehmensstrategien, insbesondere bezüglich der Teilebeschaffung, war es

1 Vergleiche Altmann, Sauer 1989; Bieber, Sauer 1991; Mendijs, Wendeling-Schröder 1991; Deiß, Döhl 1992; Mendijs 1992; Altmann u.a. 1993; Deiß 1994; Sauer, Döhl 1994.

2 Ein breit angelegtes Forschungsvorhaben, das im Verbund mit anderen Forschungsinstituten und in Zusammenarbeit mit der Adam Opel AG durchgeführt werden und nicht zuletzt auch den Aufbau des Werkes selbst zum Gegenstand haben sollte, kam 1991 nicht zustande.

durchaus die Frage, ob und inwieweit hier regionale Zulieferer eine realistische Chance erhalten würden, sich in das bestehende Netz der Zulieferung einzuklinken. Die Befunde unserer Untersuchung haben gezeigt, daß dies nur wenigen gelungen ist, und daß zudem dieses Gelingen an ganz besondere Bedingungen und Voraussetzungen geknüpft und weitgehend abhängig war von den Standort- und Absatzstrategien großer Zulieferunternehmen aus dem Westen. Von daher waren die unmittelbaren Effekte, die von der Errichtung des neuen Herstellerwerkes auf die Region ausstrahlten, zumindest was die bestehenden, ums Überleben kämpfenden Zulieferbetriebe betraf, vergleichsweise bescheiden. Damit blieben aber auch die Beschäftigungswirkungen weit hinter den Erwartungen zurück.

(3) Wie bereits erwähnt, bildeten langjährige Erfahrungen der Mitarbeiter im Bereich der Automobil- und -zulieferindustrie die Ausgangsbasis für die Entwicklung des Projektdesigns und für die Durchführung des Vorhabens. Insbesondere die Beschäftigung mit den Auswirkungen der enger werdenden Einbindung der Zulieferunternehmen in betriebs- und unternehmensübergreifende Rationalisierungsstrategien der Hersteller ("Systemische Rationalisierung", vgl. die in Fußnote 1 angegebene Literatur) führte zu einer Reihe begründeter Annahmen über die Inhalte und Entwicklungsverläufe der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung innerhalb von Produktions- und Wertschöpfungsketten der Automobilwirtschaft. Diese bildeten einen wichtigen Bezugsrahmen für die Bearbeitung der im Projektdesign angelegten zentralen Fragestellung nach den Auswirkungen der Opel-Ansiedlung auf die regionale Zulieferstruktur.

Schon bei der endgültigen Konzipierung des Forschungsprojekts (1991) wurde deutlich, daß bei der Realisierung der Milliardeninvestition und ihrer Ausstrahlung auf die Region neben einer ganzen Reihe von Bedingungen, die auch bei vergleichbaren Vorhaben an anderen Standorten wirksam werden, mit einer Vielzahl ganz anderer, uns und vielen Promotoren des Investitionsvorhabens unbekannter Einflußfaktoren zu rechnen sein würde, die auf die über vierzigjährige Periode einer grundsätzlich anders angelegten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung und auf die sozialen und ökonomischen Folgen zurückgehen, die ein abruptes Ende dieser Periode nach sich ziehen mußte. Manche der z.T. vollmundigen Prognosen über die Zukunft des Standorts Eisenach wurden durch die Wirkungen dieser Faktoren korrigiert und auch für uns ergab sich die Notwendigkeit, in der Durchführung unserer Untersuchung weit stärker, als ursprünglich zu erwarten war, auf diese besonderen Einflußfaktoren einzugehen.

Folgenreich für den Forschungsprozeß war weiter, daß sich gravierende Entwicklungen auf wichtigen Feldern wie im Zeitraffertempo vollzogen. Zwar haben sozialwissenschaftliche Analysen meist mit sich mehr oder weniger schnell entwickelnden Gegenstandsbereichen zu tun, Tempo und Qualität von Restrukturierung, Zusammenbruch und Neuentstehung haben aber im Transformationsprozeß neue Dimensionen angenommen. Die Prozesse verlaufen so rasch und grundlegend, daß Daten und Befunde, die ein bis zwei Jahre zurückliegen (eine für ein derartiges Vorhaben an sich ganz normale Spanne zwischen Feldarbeit und Berichterstattung), oft bereits eher von historischem, denn von aktuellem Interesse sind. Das muß die Relevanz von Ergebnissen nicht unbedingt beeinträchtigen, kann jedoch bedeuten, daß sie nur in einem Kontext wirksam werden, der den Horizont tagespolitischer Überlegungen weit übergreift. Für die Berichterstattung folgt daraus, daß die Ergebnisse der geleisteten Arbeitsschritte dokumentiert werden, dabei aber Teile des umfassenden Materials in einem Anhang zu diesem Endbericht vorgestellt werden.

Die rapide Entwicklung im Untersuchungszeitraum schlägt sich aber nicht nur darin nieder, daß sich wichtige Konstellationen - kaum sind sie analysiert und dokumentiert - schon wieder grundlegend verändern; sie hat auch eine weitere Implikation, die im Verlauf der Studie immer deutlicher hervortrat: Es haben sich nicht nur viele Bedingungskonstellationen rasch und grundlegend verändert, zugleich kam es auch zu erheblichen Wahrnehmungsverschiebungen bezüglich gelaufener Entwicklungen bzw. zu weitgehenden Reinterpretationen unveränderter Sachverhalte durch die beteiligten Akteure. Weder gibt es die spezifische Kompetenz, noch ist hier der Ort, in eine tiefere Analyse dieser Phänomene einzusteigen. Gerade die Neuansiedlung von Opel in Eisenach liefert aber ein geeignetes Beispiel, um diese Verlaufsmuster zu illustrieren.

Betrachtet man die Bewertung der Werksneugründung durch von uns Befragte, so lassen sich - vereinfacht bzw. zugespitzt - etwa drei Phasen konstruieren:

- Die **erste Phase** war durch allgemeine und umfassende **Euphorie** geprägt (rückblickend könnte man auch sagen: durch militanten **Zweckoptimismus**). Eingeleitet worden ist diese Periode vermutlich 1990 mit den umfassenden Versprechungen, wie sie vor allem von maßgeblichen Vertretern von General Motors gemacht wurden - 10.000 oder mehr Arbeitsplätze wurden in Aussicht gestellt (vgl. dazu auch Kap. I und IV) -, und die sie flankierenden politischen Aussagen. Mit der endgültigen Investitionsentscheidung für Eisenach erhielt diese Stimmungs-

lage weiter Aufwind (wenngleich die Beschäftigungsplanungen sehr schnell - allerdings sehr viel weniger öffentlichkeitswirksam - stark nach unten korrigiert wurden). Diese Stimmung hielt sich, obwohl die reale Entwicklung sie im zu beobachtenden Umfang nie wirklich gerechtfertigt hat, und sie dauerte auch dann noch an, als sich abzeichnete, daß positive Effekte zwar eintraten, zugleich aber auf Arbeitsmarkt und wirtschaftliche Entwicklung weit weniger durchschlugen, als das erwartet worden war.

- Daran schloß sich - und zwar sicherlich mit Abweichungen bei unterschiedlichen Akteuren bezüglich Zeitpunkt und Intensität - der Übergang in die **zweite Phase, die Periode der Ernüchterung und Enttäuschung** an. Selbstverständlich läßt sie sich nicht genau zeitlich abgrenzen, sie dürfte aber spätestens Anfang 1992 das Gros der Beteiligten erfaßt haben. Geäußert hat sich das in einer sehr verbreiteten, überaus kritischen Einstellung vieler Beteiligter gegenüber der Politik des Investors Opel. (Im Rahmen unserer Expertengespräche gab es zahlreiche sehr drastische Aussagen zu diesem Thema, aber auch aus anderen Quellen - z.B. aus der regionalen Tagespresse - läßt sich dieser "Umschwung" dokumentieren.) Kritisiert wurden u.a. das Auswahlverfahren (vgl. Mendius 1994) bei der Einstellung von Opel-Mitarbeitern ("Idiotentest"), die niedrige Bezahlung im Werk, das geringe Engagement Opels in der Region usw.³ Eine wichtige Rolle spielte dabei aber vor allem die Enttäuschung über die sehr geringen Ausstrahlungseffekte der Opel-Ansiedlung in den Zulieferbereich und speziell das als Ausblockungsstrategie wahrgenommene Verhalten gegenüber Zulieferern aus dem früheren Kombinat und seinem Umfeld.

Erheblich verschärft wurde die Negativwahrnehmung sicherlich dadurch, daß zu diesem Zeitpunkt auch das Desaster auf dem Arbeitsmarkt der neuen Bundesländer insgesamt sichtbar wurde, das auch (trotz Opel) Eisenach voll erfaßt hatte (vgl. dazu Kap. III), und zugleich kein Zweifel mehr darüber bestehen konnte, daß es zu einer massiven Entindustrialisierung in den neuen Bundesländern insgesamt, aber eben auch in der Region kommen würde. Für diese Entwicklung wurden in den neuen Ländern zunehmend die Bundesregierung bzw. an deren Stelle vorrangig die Treuhand-Anstalt mit ihrer als "Kahlschlagpolitik" gedeuteten Sanierungs- und Privatisierungskonzeption verantwortlich gemacht. In Thüringen kam aber ein Weiteres

3 Daß diese "Stimmungslage" auch durchaus reale Auswirkungen hatte, zeigte sich beispielsweise darin, daß das Werk in dieser Phase teilweise mit erheblichen Schwierigkeiten bei der Rekrutierung von Arbeitskräften konfrontiert war.

hinzu: Das Gros der von uns Befragten - und dies gilt quer über das gesamte Spektrum, das von Managementvertretern (von solchen aus "Treuhand-Betrieben" ebenso wie von solchen aus neugegründeten oder privatisierten Unternehmen) über Arbeitgeberinstitutionen der verschiedenen Ebenen, Vertretern der regionalen und kommunalen Verwaltung bis hin zu Betriebsräten und Gewerkschaftsvertretern reicht - attestierte in wirtschafts- und strukturpolitischer Hinsicht den verantwortlichen Stellen, konkret vor allem aber dem zuständigen damaligen Wirtschaftsminister außerordentliche Inkompetenz, die zur weiteren und vermeidbaren Verschlechterung der Lage im Land beitrage. Entsprechende Aussagen sind in unserem Material zahlreich dokumentiert. Festzuhalten ist zugleich aber auch, daß sich die Bereitschaft (oder Fähigkeit), aus dieser Umorientierung praktisch wirksame Konsequenzen zu ziehen, bei den meisten Beteiligten offensichtlich sehr in Grenzen hielt und kaum Wirkungen hervorrief: Die verbal-radikalen Positionen (auch in der Presse umfassend dokumentiert) führten jedenfalls kaum zu entsprechendem politischen Handeln.

- Seit Frühjahr 1994 wiederum gibt es deutliche Indikatoren für eine "Neuorientierung", die man als Eintritt in die **dritte Phase** ansehen kann. Auf der politischen Ebene schlug sie sich zunächst in rasch ändernden Umfrageergebnissen und schließlich im Ergebnis der Wahlen auf Landes- und Bundesebene im Herbst 1994 nieder. Dem entspricht aber offenbar auch eine substantiell veränderte Einschätzung der Situation im Untersuchungsfeld durch viele Akteure. Der neue Abschnitt läßt sich als Phase des "**resignativen Optimismus**" (bzw. des "konstruktiven Defätismus") oder des "Sichabfindens und Das-Beste-daraus-Machens" bezeichnen. Charakteristisch ist, daß es bei den wichtigen Rahmenbedingungen zwar sicherlich auch objektiv belegbare Veränderungen gegeben hat und dabei die Indikatoren überwiegen, die auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Situation hinweisen. Da aber auf der anderen Seite keineswegs von einer auch nur annähernden Lösung der Grundprobleme gesprochen werden kann (vgl. dazu z.B. die Arbeitsmarktdaten für diese Phase in Kap. III), muß gefolgert werden, daß die Ursachen des Meinungsumschwungs sehr viel stärker in Re- oder Uminterpretationen prinzipiell unveränderter Sachverhalte als in einer durchgreifenden Veränderung maßgeblicher Rahmenbedingungen liegen.

Tatsache ist offensichtlich, daß eine stark veränderte Beurteilung des wenig veränderten derzeitigen Status erfolgt. Bezogen auf die Auswirkungen der Neuansiedlung eines Automobilwerks in Eisenach - mögli-

cherweise gilt dieses Muster aber auch genereller - heißt das, daß man das Erreichte nicht mehr (wie in Phase 2) an dem mißt, was in Aussicht gestellt bzw. als wünschenswert angesehen wurde, und wohl nicht einmal mehr daran, was mit konsistenterer und konsequenterer Politik selbst unter den gegebenen Bedingungen eventuell machbar gewesen wäre. Als Bezugsebene wird vielmehr eher der "schlimmste Fall" herangezogen. Das heißt, daß sich die Bewertungen jetzt stark darauf gründen, wie (schlecht) die Situation heute sein könnte, wenn es nicht einmal zur Neuansiedlung mit ihren begrenzten positiven Effekten gekommen wäre. Daß sich das Szenario in der Region unter diesen Prämissen tatsächlich noch weit negativer darstellen würde, ist hochplausibel, ebenso ist es der Sachverhalt, daß ein solcher Wechsel der Bezugsgrundlage zu einem insgesamt eher positiven Bild führen muß. Auch dieses Phänomen läßt sich gut aus unseren empirischen Materialien belegen.

Besonders deutlich wurde das bei Gruppendiskussionen mit Führungskräften aus bestehenden Unternehmen und mit Betriebsräten (beide Gruppen setzten sich zum weit überwiegenden Teil aus ehemaligen Mitarbeitern des Automobilkombinats zusammen). Dabei spielt sicherlich auch eine Rolle, daß dort überwiegend Personen vertreten waren, die im Untersuchungszeitraum - verglichen mit dem Gros der Bevölkerung - eine günstigere Entwicklung zu verzeichnen hatten. Das Spektrum reichte von solchen, die nach den gängigen Kriterien eindeutig als Aufsteiger zu klassifizieren wären, bis hin zu jenen, die zwar gemessen an ihren Funktionen in der ehemaligen DDR in der hierarchischen Dimension einen gewissen Abstieg hinzunehmen hatten, in jedem Fall aber - und im Unterschied zu sehr vielen ehemaligen Führungskadern - zu denjenigen gehören, die (noch bzw. wieder) einen Arbeitsplatz haben. Wichtig für die oben skizzierte Entwicklung dürfte auch sein, daß viele, und darunter eben auch die meisten "Nichtaufsteiger", in wichtigen Dimensionen - wie Verantwortung, Entscheidungsspielräume, Förderung von Eigeninitiative, Möglichkeiten des Einsatzes von Qualifikationen usw., aber auch beim Lebensstandard - mehr oder weniger ausgeprägte Verbesserungen erlebt haben. Selbst bei denjenigen, bei denen der Arbeitsplatz nach wie vor gefährdet ist - das gilt vor allem für die Beschäftigten von "Noch-Treuhand-Betrieben" - besteht für den ungünstigsten Fall zumindest Aussicht auf einen einigermaßen akzeptablen Übergang in den Ruhestand. Damit unterscheidet sich diese Klientel zweifellos massiv von einem Großteil der ehemaligen Werktätigen der DDR auf allen Ebenen, die arbeitslos geworden oder unfreiwillig aus dem Erwerbssystem ausgeschieden sind. Es spricht

aber einiges dafür (u.a. die gruppenspezifische Analyse von Wahlergebnissen), daß auch bei anderen substantiellen Teilgruppen die beschriebenen Einstellungswandlungen eine wichtige Rolle spielen.

Die hier exkursartig angesprochenen Sachverhalte sowie die sich daraus ergebenden Implikationen konnten nicht Kerngegenstand unserer Untersuchung sein, andererseits schien es uns angezeigt, diesen Aspekt zumindest aufzugreifen. Das gilt nicht zuletzt deshalb, weil wir es auch in anderen Dimensionen für sinnvoll gehalten haben - die anschließenden Kapitel werden dies illustrieren und begründen -, das sich aus dem ursprünglichen Zuschnitt der Untersuchung ergebende Feld für weitere Exkurse zu verlassen (vgl. Kap. VI). Für die Einschätzung der dort andiskutierten Optionen aber ist es von großer Bedeutung, ob sich etwa die zuletzt skizzierte Einstellung, die zwar in Dimensionen wie gesellschaftspolitischer Stabilität und Legitimität als positiv bewertet werden kann, zugleich aber die Gefahr aktivitätshinderlichen Attentismus mit sich bringt, als dauerhaft erweist oder wiederum überwunden werden kann zugunsten einer möglichst breite Kreise erfassenden innovationsorientierten und kreativen Aufbruchstimmung, die angesichts der Dimension der weiter bestehenden Probleme zweifellos sehr wünschenswert wäre - nicht nur für die Region Eisenach.

Es ist damit auch deutlich geworden, daß der vorliegende Bericht einen vergleichsweise breiten Bogen spannt. Um dem Leser der nicht (sofort) die Zeit für eine "ganzheitliche" Lektüre findet, die Orientierung zu erleichtern, werden im folgenden die Kapitel knapp skizziert und es werden stichwortartig Hinweise auf die darin behandelten Themen geliefert.

(4) Der hier vorgelegte Forschungsbericht gliedert sich in sechs Kapitel:

In **Kapitel I** wird in einem kurzen Überblick die Geschichte der ostdeutschen Pkw-Produktion rekapituliert, wobei wegen der engen organisatorischen Verflechtung insbesondere nach der Gründung des Ifa-Kombinats auch der sächsische Zweig behandelt wird. In der Darstellung auch der Übergangsprobleme nach der Einigung geht es vor allem darum, die spezifischen Ausgangsbedingungen sowohl der Hersteller- als auch der Zulieferbetriebe herauszuarbeiten. Diese haben sich - neben den Strategien der Westinvestoren und der Privatisierungspolitik der Treuhand-Anstalt - als ein zentrales Kriterium für die Chancen oder vielmehr die Hindernisse erwiesen, sich als autonome Unternehmen in der Automobil- und -zulieferindustrie zu etablieren.

Vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage, aber auch unter Bezug auf die besonderen Rahmenbedingungen, die in den neuen Bundesländern für Westinvestoren geschaffen wurden, werden in **Kapitel II** die Faktoren benannt und erörtert, die für die Ansiedlung des neuen Herstellerwerks in der Region Eisenach u.E. entscheidend gewesen sind. Ein besonderes Schwergewicht wird dabei nicht nur auf die regional und überregional wirksamen Faktoren gelegt, sondern es wird diese Großinvestition vor allem im Licht der veränderten Unternehmensstrategien erörtert, die weltweit die Standortentscheidungen transnational agierender Automobilunternehmen bestimmen. Das heißt, es wird bezogen auf den Hersteller versucht, eine erste Antwort auf die Frage zu geben, inwieweit die Möglichkeit - dank der besonderen Potentiale der Automobilregion Eisenach und der vielfältigen Investitionsanreize - neue Unternehmenskonzepte (Stichwort "Lean Production") realisieren zu können, ein wichtiger Entscheidungsgrund für die Wahl Eisenachs als Standort eines neuen Werks gewesen ist.

Um die besondere Lage der Automobilregion in bezug auf die zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte zu verdeutlichen, werden in **Kapitel III** in einem breiter angelegten Überblick die Arbeitsmarktentwicklungen im Arbeitsamtsbezirk Gotha - der Untersuchungsregion im weiteren Sinne - und der Nebenstelle Eisenach zwischen 1989/90 und 1994 dargestellt. Um der Frage nachzugehen, ob die Opel-Ansiedlung erkennbare Sonderentwicklungen auf diesem regional begrenzten Arbeitsmarkt auslöste, werden einerseits die übergeordneten Regionen des Bundeslandes Thüringen und der neuen Bundesländer insgesamt sowie andererseits des Arbeitsamtsbezirks Zwickau - als zweiter Standort in den neuen Bundesländern, an dem ein neues Automobilwerk errichtet wurde - in die Analyse miteinbezogen. Vor dem Hintergrund eines sich in kurzer Zeit vollziehenden dramatischen Arbeitsplatzabbaus in den neuen Bundesländern kommt der Arbeitsmarktpolitik eine besondere Rolle zu. Daher werden insbesondere die auf diese Situation zugeschnittenen und häufig nur befristet wirksamen arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen ebenfalls in die Darstellung einbezogen.⁴

In **Kapitel IV** werden die zentralen Befunde zu der engeren Fragestellung des Forschungsvorhabens (Auswirkungen der Opel-Ansiedlung auf die Herausbildung einer regionalen Zulieferstruktur) vorgelegt. Dazu werden zuvor noch einmal kurz die quantitativen Beschäftigungseffekte und die

4 Mit engem Bezug zum Forschungsvorhaben, insbesondere zu den in Kapitel III referierten Arbeiten, wurde von Nikolaus Kratzer eine Diplomarbeit zum Thema "Transformation von Chancen - Zum Wandel von Arbeitsmarktstrukturen in einer Region (Thüringen) seit 1990" erstellt. Eine Kurzzusammenfassung dieser Arbeit findet sich im Anhang (Anlage 2 zu Kap. III).

möglichen Motive der Adam Opel AG für die Standortwahl resümiert. Die daran anschließende kurze Darstellung der neuen Unternehmensstrategien der Automobilhersteller bildet die Folie, auf der die Chancen der regionalen Zulieferbetriebe diskutiert werden sollen. Den Abschluß dieses Kapitels bildet die nach unterschiedlichen Typen von Zulieferbetrieben - Zweigwerk von Westunternehmen, Übernahmen ausgegründeter Betriebe durch Westunternehmen, ausgegründete Zulieferunternehmen ohne Westpartner - vorgenommene Darstellung der verschiedenartigen Chancen und Risiken für regionale Unternehmen, sich als Zulieferer zu etablieren und zu halten.

In **Kapitel V** werden, anknüpfend an ein kurzes Resümee der Situation der Automobilwirtschaft und insbesondere der Zulieferunternehmen in Thüringen, die Auswirkungen der Ansiedlung des Opel-Werkes auf die Herausbildung einer neuen Zulieferstruktur in der Automobilregion Eisenach nochmals kurz zusammengefaßt. In einer grundsätzlichen Kritik an der Form, wie von staatlicher Seite der Transformationsprozeß vorangetrieben wurde, und wie sich dies insbesondere in der Privatisierungspolitik der Treuhand-Anstalt niederschlug, wird herausgestellt, daß das Fehlen eines explizit auf die strukturellen Besonderheiten der Automobil- und -zulieferindustrie gerichteten Förderprogramms und das weitgehende Setzen auf das freie Spiel der Marktkräfte eine für den Fortbestand der heimischen Zulieferbetriebe extrem negative Wirkung hatte.

In einem kurzen Blick über die Landesgrenzen (nach Sachsen und auf die Initiativen der alten Bundesländer zur Unterstützung der heimischen Zulieferindustrie) wird auf Handlungsmöglichkeiten verwiesen, die von den politischen Akteuren in Thüringen offensichtlich nicht genutzt wurden. Zugleich werden dabei aber auch Besonderheiten in den strukturellen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen deutlich gemacht, die einer möglichen Steuerung der Entwicklung der Automobilindustrie in Thüringen in eine grundlegend andere, d.h. expansivere Richtung doch auch Grenzen gesetzt haben. Daran anschließend wird der Frage nachgegangen, ob und wie es gelingt, das bislang Erreichte zu stabilisieren und ob es eine realistische Perspektive gibt, den Automobilstandort Eisenach weiter auszubauen.

Es wurde bereits erwähnt, daß der Bericht aufgrund der Besonderheit der Situation auf der einen und der begrenzten Wirkungen der Neuansiedlung auf der anderen Seite auch Fragen aufgreift, die über das ursprüngliche Thema hinausweisen. Das gilt in besonderer Weise für das abschließende **Kapitel VI**. Ausgehend von der Tatsache, daß ausschließlich regional, aber

auch national ansetzende Konzepte angesichts der zunehmend globaler werdenden Ausrichtung der Automobilproduktion zu kurz greifen müssen, werden im ersten Abschnitt Überlegungen zu Voraussetzungen und Potentialen einer übergreifenden "Zentraleuropäischen Automobilproduktionslandschaft" vorgestellt. Ziel einer derartigen länderübergreifenden Kooperation wäre es, durch die wechselseitige Ergänzung und Unterstützung Synergieeffekte zu erzielen, und so die Position im internationalen Wettbewerb zu verbessern.

Da sehr viel dafür spricht, daß selbst eine Mobilisierung aller im Bereich der Automobilwirtschaft liegenden - sicherlich nicht unerheblichen - Potentiale bei weitem nicht ausreichen wird, um das alles überschattende Arbeitsmarktpproblem in absehbarer Zeit zu lösen oder wenigstens nachhaltig zu begrenzen, wird im zweiten Abschnitt des Kapitels die Frage nach darüber hinausgehenden Ansätzen zur Sicherung vorhandener, vor allem aber zur Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze aufgeworfen. Nach einer kurzen Betrachtung der häufig diskutierten Ansätze (konventionelles Wirtschaftswachstum, Umverteilung von Arbeit usw.) wird der Frage nachgegangen, ob und wie weit gerade in den neuen Bundesländern Voraussetzungen bestehen oder geschaffen werden können, arbeitsintensivere Produktion (durch Entlastung des Faktors Arbeit) zu fördern und damit die Beschäftigung zu steigern.

I. Die Automobilindustrie der ehemaligen DDR

Die Wartburg-Fertigung in Eisenach, die Trabant-Fertigung in Zwickau sowie die Motorenfertigung im Barkas-Stammwerk in Karl-Marx-Stadt/Chemnitz bildeten zusammen das Rückgrat der im IFA-Kombinat PKW zusammengefaßten PKW-Produktion der DDR. Die kurze zusammenfassende Darstellung der Lage der Automobilproduktion, Bereich PKW, bis zur deutschen Einigung im Jahre 1989 muß sich demnach zwangsläufig auch mit diesen drei Standorten befassen.

1. Die PKW-Produktion der ehemaligen DDR vor der Einigung

Die Städte Eisenach in Thüringen sowie Chemnitz und Zwickau in Sachsen sind bereits vor Gründung der DDR Standorte der deutschen Automobilproduktion mit großer Tradition gewesen.

1.1 Der Standort Eisenach

(1) Eisenach verzeichnet als Gründungsdatum der Fahrzeugproduktion den 3. Dezember 1896.¹ Das Produktspektrum in den folgenden Jahren und Jahrzehnten war vergleichsweise weit gesteckt und reichte vom Fahrrad über Personen- und Nutzkraftwagen bis zu Militärfahrzeugen (wie überhaupt die Produktion von Rüstungsgütern wichtige Entwicklungsimpulse gaben). Daneben wurden Motoren für unterschiedlichste Einsatzbereiche gebaut.

Ab 1905 wurden die Produkte aus Eisenach unter dem Markenzeichen Dixi vertrieben. Am 21. Mai 1921 wurde die Fahrzeugfabrik Eisenach von der Gothaer Waggonfabrik AG übernommen. Als Dixi-Fahrzeugfabrik Eisenach stellte sie jedoch auch weiterhin Personenkraftwagen her und hatte mit der Produktion eines Kleinwagens (Lizenzfertigung des englischen Austin-Seven) für damalige Verhältnisse außergewöhnlichen Erfolg. (Im ersten Produktionsjahr 1927/28 konnten 9.308 Stück verkauft werden.)

Mit der Übernahme der Dixi-Fahrzeugfabrik Eisenach durch die Bayerischen Motorenwerke AG am 14. November 1928 erfolgte der Einstieg der BMW AG, die bislang nur Flugzeugmotoren und Motorräder hergestellt

1 Vergleiche auch für die folgende Chronik Automobilwerke Eisenach GmbH o.J. (1991).

hatte, in den Automobilbau. Um der immer größer werdenden Konkurrenz im Kleinwagensektor zu entgehen, baute die BMW AG Eisenach sukzessive zu einem Zentrum der Fertigung größerer, leistungsfähiger und "entwicklungsintensiver" Limousinen, Sport- und Geländewagen aus. Des weiteren wurde 1942 die Produktion eines schweren Motorrads mit angetriebenem Seitenwagen nach Eisenach verlagert.

(2) Nach Beendigung des Zweiten Weltkriegs führte das Werk in Eisenach die Produktion von PKWs und Motorrädern zwar unter dem Markenzeichen BMW, ab September 1946 jedoch als Teilbetrieb der staatlichen sowjetischen Aktiengesellschaft "Awtowelo", Werk BMW Eisenach, fort. Am 5. Juli 1952 erfolgte die Ausgliederung des Werkes aus dem sowjetischen Produktionsverbund. Unter dem Firmennamen "VEB IFA Automobilfabrik EMW Eisenach" wurde das Werk "Volkseigener Betrieb". Ab März 1953 lief die Serienproduktion des IFA F 9 an. Dies war die Übernahme eines Fahrzeugmodells, welches noch die Auto-Union Chemnitz 1940 als letzte Neuentwicklung (in der Tradition der Auto-Union ein Zweitakter) vorgestellt hatte. Mit der Änderung des Firmennamens im Dezember 1955 erhielt das Werk seinen letztgültigen Namen "VEB Automobilwerk Eisenach".

(3) Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1957 wurde der erste - neu entwickelte - Wartburg (Wartburg 311, ebenfalls als Zweitakter) als Serienfahrzeug in verschiedenen Ausführungen vorgestellt. Insgesamt wurden von diesem Typ 258.928 Fahrzeuge produziert.

In den nachfolgenden Jahren wurde von den Eisenacher Entwicklungsingenieuren und Konstrukteuren eine Reihe von Weiter- und Neuentwicklungen bis zur Prototypenfertigung vorangetrieben, die auch in der Fachöffentlichkeit jenseits der Landesgrenzen Beachtung fanden. Bürokratische Hemmnisse und die generelle Vernachlässigung des PKW-Sektors in den Aufbauplanungen der DDR-Ökonomie verhinderten jedoch, daß diese in Produktion gehen konnten (vgl. Preusche u.a. 1992).

Gleichwohl konnte im Juli 1966 mit dem Wartburg 353 eine bis auf die Übernahme des modifizierten Dreizylinder-Zweitaktmotors komplette Neuentwicklung vorgestellt werden. Zur Vorbereitung der Serienproduktion dieses neuen Modells waren mit Hilfe westdeutscher und französischer Unternehmen weitreichende Modernisierungsinnovationen im Bereich Oberflächenbehandlung und Lackiererei, im Karosseriebau sowie in Teilbereichen der mechanischen Fertigung des Motoren- und Fahrwerkbaus vorgenommen worden. Danach kam jedoch eine umfassende Neuinvestiti-

onstätigkeit in jeder Hinsicht praktisch zum Erliegen. Nicht einmal mehr notwendige Ersatzinvestitionen konnten in dem erforderlichen Ausmaß getätigt werden.

Die sukzessive totale Überalterung der Produktionsanlagen sowie ihr generell schlechter Zustand, die schlechte Verfassung der Gebäude und sonstigen Einrichtungen waren notwendige Folge.² Durch die fehlenden Investitionsmittel konnte die notwendige Erneuerung der Produktionsanlagen immer nur punktuell und nie flächig und umfassend erfolgen. Dieser Umstand stellte an die Improvisations- und Leistungsfähigkeit der Belegschaften und generierte zudem einen hohen und ständig wachsenden Wartungs- und Instandhaltungsbedarf. Diesbezügliche Produktionsbereiche erfuhren eine permanente Ausweitung. Während sich die absolute und prozentuale Ausweitung dieser Bereiche in westdeutschen Industriebetrieben einer zunehmenden Technisierung verdankt, ist sie in den Betrieben der ehemaligen DDR gerade dem Ausbleiben einer solchen geschuldet.³

Auch der für Betriebe der DDR bedeutsame Betriebs- und Rationalisierungsmittelbau gewann vor diesem Hintergrund auch in den Automobilwerken beträchtlich an Bedeutung. Er hatte nicht nur die erforderlichen Rationalisierungsmittel bei technischen Veränderungen bereitzustellen; zunehmend hatte er auch die nicht mehr im Handel erhältlichen Ersatz- und Bauteile bzw. die generell nicht zu beziehenden technischen Teile und Komponenten im Eigenbau zu fertigen. Insgesamt wuchs so der Anteil der indirekten Produktionsbereiche. Laut Aussage einer hohen ehemaligen Führungskraft der AWE entfiel auch im Automobilwerk in Eisenach etwa ein Drittel der Beschäftigten auf den Bereich der "produktiven Hilfsprozesse", dem neben den logistischen Funktionen vor allem alle Prozesse der Reparatur und Instandhaltungen zugeordnet waren.

(4) Zwar wurden auch in den Jahren nach dem Start der Produktion des Wartburg 353 in Eisenach immer wieder Versuche unternommen, konzeptuell und technologisch den Anschluß an internationale Standards nicht völlig zu verlieren (neben der Entwicklung neuer Modelle bezogen sich diese Versuche auch in mehreren Anläufen auf die Konzipierung neuer Viertaktmotore⁴). Aber auch diese Versuche kamen, wie schon die der frü-

2 Im DDR-Durchschnitt waren Ende der 80er Jahre 50 % der industriellen Maschinen und Anlagen älter als elf Jahre; 21 % älter als 20 Jahre (Süddeutsche Zeitung vom 1.10.90). Für die Automobilindustrie insgesamt dürfte das Verhältnis angesichts des geringen Investitionsaufkommens eher noch schlechter gewesen sein.

3 Schätzungen gehen davon aus, daß jeder dritte Beschäftigte in der DDR-Industrie mit Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten befaßt war (Schwartau 1989, S. 30).

4 Nach Expertenmeinung stellte die Verfügung der Partei- und Regierungsführung zum Bau des Wartburgs als Zweitakt-Modell das technologisch entscheidendste Hindernis

heren Jahre, über die Herstellung von Prototypen nicht hinaus. Am 6. November 1979 wurden dann durch einen Beschluß des Politbüros der SED auch formell alle weiteren Entwicklungen von Nachfolgemodellen abgebrochen. Diese Verfügung bezog sich sowohl auf die Aktivitäten in Eisenach (Nachfolgemodell für den Wartburg) als auch auf diejenigen in Zwickau (Nachfolgemodell für den Trabant).

Diese in bezug auf die Modellentwicklung im Personenkraftwagenbau extrem restriktive Politik von Partei- und Staatsführung fand natürlich auch ihren Niederschlag in der (fehlenden) Zuweisung der für Neu- und Ersatzinvestitionen erforderlichen Mittel. Ein Indiz unter anderen dafür ist, daß etwa die Automobilwerke in Zwickau in den letzten 19 Jahren des Bestehens der DDR zwar elf Milliarden an die Staatskasse abführen mußten, jedoch im Rahmen der staatlichen Investitionsplanungen nur vier Milliarden zurückerhielten.⁵ Die Automobilindustrie und hier besonders die PKW-Herstellung gehörte somit mit zu den am meisten vernachlässigten Industriezweigen der ehemaligen DDR.

(5) Partiiell durchbrochen wurde die Innovationsbarriere, als sich die totale Insuffizienz der völlig veralteten Großpressen herausstellte. Die Gefahr des vollständigen Zusammenbruchs der Produktion in Eisenach, verbunden mit der Unmöglichkeit der Installation neuer Pressen im alten Preßwerk der AWE, führte zur Erschließung eines neuen Geländes im Westen der Stadt. Im ersten Bauabschnitt konnte im Jahre 1980 die erste Pressenstraße in Betrieb genommen werden. Weiterreichende, von der Betriebsleitung durchaus ins Auge und konzeptuell entwickelte grundlegende Reorganisations- und Innovationsmaßnahmen konnten hingegen nicht realisiert werden. Kapazitätsprobleme, die durch die geforderte Erhöhung der Stückzahlen auftraten, wurden kurzfristig durch die Verlagerung der Produktion des Fahrgestells und der Sitze in andere Werke (Kraftfahrzeugwerk Gotha respektive Möve-Werk Mühlhausen) aufgefangen.

(6) Bereits vor der Inbetriebnahme der neuen Pressenstraße war das Automobilwerk Eisenach ein integraler Bestandteil des neu gegründeten IFA Kombinati PKW geworden. Mit der Organisation industrieller Produkti-

dar, Anschluß an die Entwicklung im internationalen Automobilmarkt zu bekommen. Vergleichbares gilt auch für die Trabant-Fertigung in Zwickau.

Zwar hatte auch das Nachfolgeunternehmen der Auto-Union Chemnitz in Ingolstadt zunächst mit seinem DKW-Zweitakter erfolgreich an die Chemnitzer Tradition anknüpfen können; es erwies sich jedoch als flexibel genug, auf veränderte Marktanforderungen mit der Entwicklung von Modellen mit Viertaktmotoren zu reagieren.

5 Weitere Belege finden sich bei Kowalski 1992; Preusche u.a. 1992; Walker 1994.

onsprozesse in komplexen Kombinat⁶, deren Konstituierung in den 70er Jahren beschleunigt vorangetrieben wurde, versuchte die Partei- und Staatsführung, die industriellen Produktionsprozesse einem verbesserten planerischen Zugriff zugänglich zu machen, bislang brachliegende Potentiale zu erschließen oder solche zu bündeln, Restriktionen zwischen miteinander in Austauschbeziehungen stehenden Betrieben abzubauen und Versorgungsengpässe zu überwinden.⁷

Als eine Folge dieser Entwicklung wurde mit Beschluß des Sekretariats des ZK der SED im Rahmen der "Maßnahmen zur Vervollkommnung der Leitung und Planung im Bereich des Ministeriums für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau" zum 31. Dezember 1977 die Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) Automobilbau, in der die automobilherstellenden Betriebe locker zusammengefaßt waren, aufgelöst (vgl. Belau, Schreiber 1995). Die Betriebe wurden zum 1. Januar 1978 nach Fahrzeugsparten in mehreren Kombinat⁶ vereinigt. Zum neu gegründeten IFA Kombinat Personenkraftwagen gehörten als "Finalisten" die Werke in Eisenach (AWE), Zwickau (Sachsenring) und Frankenberg-Hainichen (Barkas-Transporter-Werk). Hinzu kamen die Barkas-Motoren-Werke in Karl-Marx-Stadt/Chemnitz und die Zulieferer der wichtigsten Komponenten.

-
- 6 Kombinate sind Ausdruck einer planwirtschaftlich gelenkten Industriepolitik, die ihre Schwerpunkte setzt auf den Ausbau der industriellen Massenproduktion und deren Organisation in vertikal integrierten und hierarchisch gegliederten Betriebsverbünden. In ihnen wurden die sog. Finalproduzenten und alle relevanten Zuliefer- und Servicebetriebe über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg zu einer Unternehmenseinheit zusammengefaßt. Jedes Kombinat sollte in bezug auf seine Produktpalette nach außen ein Angebotsmonopol und nach innen einen in sich weitgehend geschlossenen Produktionsverbund (ohne oder mit nur geringem Austausch zwischen den Kombinat⁶) erwirken. In den jeweiligen Stammwerken der Kombinate waren i.d.R. die zentralen Leitungs-, Organisations- und Kontrollfunktionen zusammengefaßt. Hier wurden die Produktionsaufgaben für die einzelnen Kombinat⁶betriebe entsprechend den staatlichen Planvorgaben festgelegt und koordiniert. Als organisatorische Einheit vieler Einzelbetriebe einer Wertschöpfungskette waren Kombinate nicht nach regionalen oder lokalen Gesichtspunkten bzw. Erfordernissen zusammengefaßt (vgl. Grabher 1991); die Einzelbetriebe waren vielmehr über das gesamte Gebiet der ehemaligen DDR verstreut, was zu nicht unbeträchtlichen logistischen Problemen führte bzw. bereits anderweitig begründete Logistikprobleme (etwa in Zusammenhang mit der Materialversorgung und -bereitstellung) verstärkte.
- 7 Diese planerischen Absichten erfüllten sich zu einem großen Teil nicht. Insbesondere zeigte sich schnell, daß die in und zwischen Kombinat⁶ organisierten Austausch- und Zulieferbeziehungen keineswegs immer auf der Basis hoher Planungssicherheit und ökonomischer Rationalität friktionslos abgewickelt wurden. Ganz im Gegenteil: Nach Aussagen vieler Mitarbeiter der ehemaligen Kombinate und Betriebe waren diese Prozesse mit beträchtlichen Störungen, Unwägbarkeiten und Problemen behaftet, die z.T. auf die politisch gesetzten Rahmenbedingungen, z.T. auf die generelle Versorgungslage, z.T. aber auch auf Stockungen in vor- und nachgelagerten Bereichen zurückzuführen waren (etwa durch Abhängigkeiten von Rohstoffzuteilungen, von Vorlieferanten, von Änderungen staatlicher Planvorgaben und Investitionsplänen usw.). Diese Verursachungsfaktoren waren den einzelbetrieblichen Verantwortlichkeiten weitgehend entzogen, konnten u.U. und "bei Bedarf" auch als willkommene Begründung dienen für die durch eigene Versäumnisse, Planungsfehler etc. verursachten Lieferschwierigkeiten.

Das Kombinat umfaßte bis zu seiner Auflösung 29 Einzelbetriebe (nach anderen Quellen 31) mit insgesamt etwa 65.000 Beschäftigten. Davon entfielen allein auf die drei Finalisten 23.200 (AWE 10.000), (Sachsenring 11.000), (Barkas-Transporter 3.200) sowie auf das Barkas-Motorenwerk etwa 4.000.⁸ Sitz der Kombinatiatsleitung und die zentrale Verwaltung waren in Karl-Marx-Stadt/Chemnitz.

Die AWE Eisenach beschäftigten also vor der Einigung etwa 10.000 Arbeitskräfte, davon waren etwa 2.800 als "Produktionsgrundarbeiter" in der Fertigung von PKWs, Ersatzteilen, Zylinderköpfen, Getrieben, 3.500 in den schon erwähnten produktiven Hilfsprozessen und 1.800 in der "Verwaltung" (inkl. FuE, Absatz/Vertrieb, soziale Einrichtungen, Berufsausbildung u.ä.) tätig. Das Automobilwerk bezog Zulieferteile aus 400 Betrieben, wobei die komplexeren, wertschöpfungsintensiven Teile aus Kombinatbetrieben zugeliefert wurden.⁹

Auf die im Kombinat zusammengefaßten Finalisten und Zulieferer entfielen etwa 80 % der wertschöpfenden Produktionstätigkeit.¹⁰ Die Fertigungstiefe der Finalisten selbst soll dabei jedoch nur bei 20 % gelegen haben (vgl. Automobil-Produktion 1990, S. 38).

(7) Die Zusammenfassung der PKW-Produktion im Kombinat änderte zunächst an der grundsätzlichen Haltung der politischen Führung gegenüber umfassenden Investitions- und Modernisierungsmaßnahmen wenig.

-
- 8 Die Zahlenangaben von befragten Experten und in der einschlägigen Literatur (z.B. Mickler, Walker 1992; Belau, Schreiber 1995) über die Beschäftigtenzahlen schwanken, für das Werk in Eisenach zwischen 9.500 und 10.000 und die Sachsenring-Werke in Zwickau zwischen 11.000 und 11.500.
 - 9 Entgegen des generellen Konzeptes des "ein Kombinat - ein Produkt" war durch die Komplexität des Produktes "Automobil" und die Notwendigkeit des Einbaus von Funktionsteilen unterschiedlicher stofflicher Zusammensetzung ein Fremdbezug von Teilen aus anderen Kombinat, d.h. anderen Industriebereichen unabdingbar. So wurden etwa die einzubauenden Elektroteile vom Kombinat Fahrzeugelektrik Ruhla oder Autobezugsstoffe vom Kombinat DEKO Plauen bezogen (vgl. auch Belau, Schreiber 1995). Dadurch erhöht sich die Zahl der Betriebe, die (auch) Zulieferer der Automobilindustrie waren, erheblich.
 - 10 Prozentangaben über die Fertigungstiefe von Automobilunternehmen sind, insbesondere wenn sie im Ländervergleich gegenübergestellt werden, mit gewissen Vorbehalten zu betrachten. Zum einen gibt es (indikatorenabhängig) unterschiedliche Berechnungsarten, die zu erheblichen Divergenzen in den Aussagen führen können (vgl. Jürgens, Reutter 1989); zum anderen setzen die meisten der zur Bestimmung der Fertigungstiefe herangezogenen Indikatoren selbst die (betriebswirtschaftliche) Erfassung und Bestimmung relevanter Faktoren in (monetären) Wertgrößen voraus. Angesichts der (fehlenden) DDR-Wertbestimmungsmodi erschwert dies nicht nur die Ermittlung der Fertigungstiefe der DDR-Betriebe, sondern vor allem auch den Vergleich der gewonnenen Daten. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß in der ostdeutschen Automobilindustrie vergleichsweise mehr Wertschöpfungsstufen unter dem Dach eines Kombinales organisatorisch subsumiert waren und daß dies den Wertschöpfungsprozeß als solchen, aber auch seine quantitative Erfassung außerordentlich behindert hat.

Die drastische Verteuerung der Energiekosten und die sich immer deutlicher anbahnende Gefahr, mit den angebotenen Zweitakter-Modellen auch auf den traditionellen Ost-Märkten massive Verluste hinnehmen zu müssen, veranlaßte sie, eine Kehrtwende einzuleiten. Es wurde ein staatliches Programm zur Modernisierung der Automobilindustrie aufgelegt. Bezugspunkte der geplanten Maßnahmen sollten jene Produktionsbereiche sein, die sich als zentrale Engpässe der Fertigung herausgestellt hatten. Dies führte auch zum Aufbau neuer Kapazitäten für die Gelenkwellen, Vergaser und Fahrgestellfertigung (Kowalski 1992). Zentrale Zielsetzung des Programms war jedoch die Umstellung vom Zwei- zu einem energiesparenden und umweltverträglicheren Viertaktmotor für Wartburg und Trabant.¹¹ Durch die Zugehörigkeit zum IFA Kombinat PKW war das Automobilwerk Eisenach zwar eingebunden in dieses Programm, da sich die Investitionen jedoch vorwiegend auf die sächsischen Standorte konzentrierten, wirkte sich die innovative Schubkraft des "Automobilprogramms" nur partiell auf Eisenach aus.

Die Abkehr von der bislang favorisierten Motorkonzeption¹² bereitete jedoch gewisse Probleme. Da durch die angesprochene Innovationsblockade der Anschluß an die Motorenentwicklung weitgehend verloren gegangen war und zudem die Eigenfertigung in neuen eigens dazu aufgebauten Produktionsanlagen einen zusätzlichen erheblichen Investitionsaufwand¹³ bedeutet hätte, suchte man die Hilfe von Kooperationspartnern.

Anknüpfend an bereits seit Ende der 70er Jahre bestehende Handelsbeziehungen zwischen dem VW-Konzern und dem DDR-Außenhandelsministerium¹⁴ kam es schließlich am 12. November 1984 zum Abschluß eines Vertrags mit der Volkswagen AG. Gegenstand des Vertrags waren die Liefe-

-
- 11 Eine detaillierte Darstellung des Prozesses der Umsetzung des "Automobilprogramms" findet sich bei Preusche u.a. 1992.
 - 12 Mit der Konkretisierung des Motorenprojekts verband sich in der Kombinatiatsleitung kurzfristig zumindest für das Werk in Zwickau die Hoffnung, endlich auch ein neues Fahrzeug entwickeln und fertigen zu können, da man davon überzeugt war, daß der Einbau eines Viertaktmotors in eine weitgehend unveränderte Karosserie des Trabants technisch, ökonomisch und absatzpolitisch unsinnig sei. Faktisch lief es aber auf eben diese Lösung hinaus (vgl. dazu auch Lungwitz, Kreißig 1992, S. 176).
 - 13 Das Investitionsprogramm erreichte trotzdem eine Höhe von insgesamt 13 Mrd. DDR-Mark. Davon entfielen allein 9,5 Mrd. auf die Motorenproduktion (Kowalski 1992, S. 250).
 - 14 Im Jahre 1977 wurde ein Abkommen mit der VW AG über die Lieferung von 10.000 VW Golfs abgeschlossen. Flankierend wurden ein zentrales Ersatzteildepot und 14 Vertragswerkstätten eingerichtet und entsprechendes Personal geschult. Im Gegenzug dazu verpflichtete sich die VW AG, bis 1980 Investitionsgüter und Einbauteile aus der DDR im gleichen Wert (etwa 40 Mio. DM/Jahr) zu beziehen (vgl. Köhler 1990). Zur Erfüllung der besonderen (Qualitäts-)Anforderungen von VW an ihre Zulieferteile und Investitionsgüter mußte entsprechendes Produkt- und Fertigungs-Know-how in die DDR-Betriebe transferiert werden.

rung einer Motoren-Fertigungsanlage,¹⁵ Vergabe einer Produkt- und Fertigungslizenz über den Bau von Volkswagenmotoren der 1,3-, später auch der 1,1-Liter-Klasse, Schulung des Personals und Verkauf weiterer VW-Produkte (insbesondere Transporter). Im Gegenzug sollten zur Abzahlung des Kaufpreises Rumpfmotoren (Motoren ohne elektrische Aggregate)¹⁶ und sonstige Zulieferteile aus der DDR an VW geliefert werden (vgl. Köhler 1990).

Da beabsichtigt war, die für die Motorenfertigung benötigten Teile aus Zulieferbetrieben der DDR zu beziehen, mußten diese sich an den von VW geforderten Standards orientieren und sich auf ein entsprechendes technisches Niveau einstellen. Westdeutsche Zulieferer der VW AG wurden von dieser aufgefordert, sich entsprechend im Zulieferbereich der DDR durch Know-how-Transfer, Anlagenlieferungen, Lizenzvergaben und Einweisungsprogramme zu engagieren und Hilfestellung zu leisten. Nach Angaben der VW AG führte dies "in 44 Kombinat mit 187 Betrieben (einschließlich PKW-Kombinat) zu umfangreichen Investitionen" (ebd., S. 177).

Diese grundlegenden Innovationen in der Motorenfertigung hatten - wie schon angedeutet - für die Produktions- und Fertigungsstrukturen in Eisenach vergleichsweise geringe Auswirkungen. Obwohl bislang die Zweitaktmotoren für den Wartburg in Eisenach selbst gebaut worden waren, Eisenach demnach durchaus ein Standort der Motorenfertigung darstellte, sollte der neue Motorentyp jedoch in Karl-Marx-Stadt/Chemnitz gefertigt werden. Folglich wurde hier bis 1988 ein neues Motorenwerk errichtet. Lediglich die Zylinderköpfe sollten in Eisenach hergestellt werden. Dafür wurde auf dem neuen Gelände Eisenach-West unweit des neuen Preßwerkes ab November 1984 eine Fertigungsstätte errichtet.¹⁷ Dies war, neben dem 1985 begonnenen Ausbau dieses Geländes für die Produktion von Karosseriebaugruppen, die letzte größere Innovation am Standort Eisenach, die vor der Einigung vorgenommen wurde.

15 Es handelte sich dabei um einige von VW "gerade ausgemusterte Transferstraßen zur mechanischen Bearbeitung wichtiger Motorenteile (Baujahr 1975) zum Schrottpreis (ca. 0,250 Mrd. DM in Devisen)" (Mickler, Walker 1992, S. 34).

16 Mit der Rücklieferung von insgesamt 430.000 Einheiten dieser Rumpfmotoren im Zeitraum von 1988 bis 1993 konnte ab Anfang Dezember 1989 begonnen werden (Köhler 1990).

17 Da die Zylinderkopffertigung als ein integraler Bestandteil der Motorenfertigung inzwischen nach Übernahme derselben durch den Volkswagenkonzern ebenfalls ein Zweigwerk von VW darstellt, ergibt sich die pikante Situation, daß inmitten des weiträumigen Werksgeländes von Opel Eisenach ein quasi exterritoriales Werk der VW AG angesiedelt ist.

1.2 Der Standort Zwickau/Chemnitz¹⁸

(1) Die Ursprünge der Automobilproduktion in und um Zwickau und Chemnitz liegen ebenfalls am Beginn dieses Jahrhunderts: Im Jahre 1904 gründete August Horch in Zwickau die Horch & Cie Motorwagenwerke. Schon bald mußte er wegen Querelen mit seinen Partnern das Unternehmen verlassen. Er gründete in unmittelbarer Nachbarschaft 1909 die Audi Automobilwerke GmbH. In Chemnitz wurden in den 1880er Jahren als Fahrradfabrik ins Leben gerufenen Wanderer Werken ebenfalls schon bald Kraftfahrzeuge hergestellt. Eine weitere Fertigungsstätte für Automobile entstand 1907 in dem südlich von Chemnitz gelegenen Zschopau (Zschopauer Motorenwerke), in der unter dem Markennamen DKW Motorräder und Personenkraftwagen gebaut wurden.

Im Jahre 1932 gelang es dem Gründer der Zschopauer Werke, dem Dänen J.S. Rasmussen, zusammen mit seinem engsten Mitarbeiter Carl Hahn, dem Vater des späteren langjährigen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, mit Hilfe der sächsischen Staatsbank die vier Unternehmen DKW, Audi, Horch und Wanderer zur einem Unternehmen, der Auto Union AG, zusammenzuführen (Sitz des Unternehmens war in Chemnitz).

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs - das sich als Rechtsnachfolgerin der Auto-Union verstehende Unternehmen hatte sich 1945 nach Ingolstadt verlagert - wurde, nach einer Übergangsphase, in der die beiden demontierten Zwickauer Automobilwerke sich hatten leidlich über Wasser halten können, in dem ehemaligen Audi-Werk in Zwickau, aufbauend auf vorliegenden Baumustern des F8 von DKW, in einem langjährigen Prozeß¹⁹ ein Personenkraftwagen entwickelt. Im Jahre 1958 konnte mit der Serienfertigung dieses Fahrzeugs, des Trabant, begonnen werden. Es wurde in dieser - im Laufe der Jahre nur unwesentlich veränderten Gestalt - 30 Jahre gefertigt.

Kurz vor dem Start der Serienfertigung wurden die vormals zur Auto-Union gehörenden Audi-Werke (seit 1957 "VEB Automobilwerke

18 Da der Standort Zwickau/Chemnitz nicht explizit Gegenstand unserer Untersuchungen war, muß die Darstellung der Entwicklung dieses Standorts naturgemäß kürzer ausfallen.

19 Ein wesentlicher Grund für diese langwährenden Prozesse war die Überwindung von Schwierigkeiten, die insbesondere in Zusammenhang mit dem Mangel an Rohstoffen (Stahl) standen. Da für die Karosserie keine Bleche verwendet werden konnten, mußten Ersatzstoffe gefunden werden. Nach langen Experimenten entwickelte man aus einer Verbindung von Baumwolle und Kunstharzen einen Grundstoff, der unter Hitzeeinwirkung sich zu einer tragfähigen Kunststoffverbindung, Duroplast, verschmelzen ließ; zur Verformung wiederum mußten erst entsprechende Verfahren und Maschinen entwickelt werden.

Zwickau") und Horch-Werke (seit 1957 "VEB Sachsenring, Kraftfahrzeug- und Motorenwerk") zu einem "volkseigenen Betrieb", dem "VEB Sachsenring, Automobilwerke Zwickau", vereint.

Aus den Chemnitzer Werken der ehemaligen Auto-Union gingen die Barkas-Werke hervor. In ihnen wurden die Zweitakt-Motoren für den Trabant gefertigt.²⁰

Alle genannten Volkseigenen Betriebe wurden, ebenso wie die Automobilwerke Eisenach, zum 1. Januar 1978 in das IFA Kombinat PKW überführt.

(2) Nach dem erfolgreichen Start der Trabant-Fertigung wurden auch in Zwickau alle Versuche grundsätzlicher Modellerneuerung, die sich am internationalen Standard orientierten, durch fehlende staatliche Unterstützung vereitelt oder ihre Realisierung untersagt.²¹

Die politisch freigegebene, ökonomisch zwingende und ökologisch gebotene Umstellung vom Zweitakt- zum Viertaktmotor, die - im Rahmen des schon erwähnten "Automobilprogramms" - mit dem Vertrag zwischen der DDR-Regierung und der Volkswagen AG eingeleitet und mit Errichtung des neuen Motorenwerkes in Chemnitz zum Ziel geführt wurde, sollte - wie schon dem Eisenacher Wartburg - auch dem Produkt der Zwickauer Autohersteller, und zwar ohne eine grundsätzliche Produktinnovation nicht nur auf dem heimischen Markt, sondern auf den Märkten der RGW-Staaten zu neuer Attraktivität²² verhelfen. Als weitere Maßnahmen sollten darüber hinaus Kapazitätsengpässe durch partikuläre Prozeßinnovationen beseitigt werden. Wachsende Lieferschwierigkeiten sollten damit abgebaut und zudem die drastisch gestiegenen Produktionskosten reduziert werden. Da der notwendige Ausbau der Kapazitäten die Errichtung neuer Produktionsanlagen zwingend erforderlich machte, wurde ein Industriegelände in Mosel, einem Vorort von Zwickau, auf dem Ende der 70er Jahre mit Beteiligung des französischen Unternehmens Citroën bereits ein neues Gelenkwellenwerk angesiedelt worden war, für weitere Industrieneubauten erschlossen. Dieses Projekt konnte auch nach der Wende dank des inzwischen erfolgten Engagements des Volkswagen Konzerns (vgl. unter 2.) weitergeführt und bis Mitte 1990 mit der Errichtung von Rohbau- und Montagehallen sowie

20 In zwei den Barkas-Werken zugehörigen Betriebsteilen in Frankenberg-Hainichen, Region Chemnitz, wurden Kleintransporter gebaut.

21 Eine detaillierte Darstellung dieser Versuche und ihres Scheiterns findet sich bei Preusche u.a. 1992.

22 Neben der "Attraktivität" des Trabant, die gegenüber anderen in verschiedenen RGW-Staaten vor allem in Lizenz gefertigten Automobilmodellen deutlich an Schlagkraft verloren hatte, waren es aber auch verschärfte Umweltbestimmungen, die den Absatz eines unveränderten Trabant-Modells zunehmend erschwerten (vgl. Kreibitz o.J., S. 7).

einer Lackiererei zu einem gewissen Abschluß gebracht werden (vgl. Walker 1994).²³

(3) Trotz dieser für die bisherige DDR-Automobilpolitik gravierenden Kehrtwende erwies sich doch letztendlich die politisch verordnete "Modelltreue" als die zentrale Fehlentscheidung mit für die Überlebensfähigkeit des traditionellen Standorts weitreichenden Konsequenzen. Sie hatte nämlich notwendig zur Folge, daß fast drei Viertel aller Teile des Trabants, darunter insbesondere das Fahrwerk, soweit verändert werden mußten, daß der Einbau der neuen, für diesen Fahrzeugtyp weit überdimensionierten Antriebsmaschine überhaupt möglich wurde. Ebenfalls mußten fahrwerksbedingte konstruktive Änderungen an dem Motor entwickelt und umgesetzt werden. Nicht erst nach der "Wende" stellte sich für viele der im Kombinat verantwortlichen Funktionsträger die Frage, ob die hierfür und für die erforderlichen produktionstechnischen Veränderungen notwenig aufzuwendenden Mittel nicht hätten anderweitig sinnvoller verwendet werden können, zumal letztlich nur noch 2.500 Fahrzeuge der Marke Trabant mit dem neuen Viertaktmotor ausgestattet werden konnten.²⁴

(4) Gleichwohl hatten für den Standort Zwickau bzw. Chemnitz zumindest die in die partielle Erneuerung von Produktionsanlagen (insbesondere für die Motorenfertigung, aber auch für den Rohbau und die Montage) geflossenen Investitionsmittel in gewisser Weise nachwirkende positive Effekte. Das neue Motorenwerk in Chemnitz und die neuen Produktionsanlagen in Mosel stellten nach der Wende den entscheidenden Nukleus für die weitreichenden Planungen des Volkswagen-Konzerns in Sachsen dar (siehe auch Kap. V, Abschnitt 3.1). Da auch die damaligen Lieferanten der für die Fertigung und den Einbau des neuen Motors benötigten Motor- und Fahrwerksteile (Ventile, Nockenwellen u.a. bzw. Stoßdämpfer, Scheibenbremsen, Federn u.a.) ihre Fertigungsstrukturen hatten anpassen müssen, zeigten sie sich "durchaus mit Zulieferwerken westlichen Standards" vergleichbar (Mickler, Walker 1992, S. 35). Nach allen vorliegenden Befunden hatten diese Zulieferbetriebe, aber auch jene, die bereits Ende der 70er Jahre im Rahmen des Kompensationsabkommens zwischen der DDR-Führung und der Volkswagen AG in die Zulieferung des Westkonzerns eingebunden wurden, noch am ehesten die Chance, sich mit oder ohne Unterstüt-

23 Hier wurden von Mai 1990 bis März 1991 parallel der Trabant und der VW Polo, nach Einstellung der Trabant-Fertigung zum 1. April 1991 Polo und Golf A2 und ab September 1991 der Golf A2 bzw. Golf A3 gebaut (vgl. Walker 1994, S. 12).

24 Es ist müßig, darüber zu streiten, ob die Rechnung ohne die erfolgte Vereinigung letztlich aufgegangen wäre. Ebenso scheint im Rückblick fraglich, ob ein politisch induzierter Modellwechsel in den turbulenten Jahren kurz vor und nach der "Wende" ökonomisch, technologisch und produktionstechnisch hätte realisiert werden können.

zung traditioneller westlicher Zulieferunternehmen als solche im nun veränderten Markt zu behaupten (vgl. auch Belau, Schreiber 1995).²⁵

2. Zur Lage der Automobilindustrie der ehemaligen DDR nach der Einigung

(1) Die Transformation der staatlich gelenkten Planwirtschaft in eine auf Wettbewerb beruhende Marktwirtschaft brachte für die "Volkseigenen Betriebe", seien sie nun in Kombinati- strukturen eingebunden oder eigenständig gewesen, die Notwendigkeit ihrer Überführung in privatwirtschaftlich organisierte Unternehmenseinheiten.

In diesem Prozeß spielten vor allem zwei Faktoren eine entscheidende Rolle: zum einen die Privatisierungspolitik der zu diesem Zwecke gegründeten Treuhand-Anstalt, wobei deren positive Einschätzung der wirtschaftlichen Überlebensfähigkeit der DDR-Betriebe, verbunden mit ihrer Bereitschaft, diese Betriebe ggf. kurzfristig mit Liquiditäts- bzw. Sanierungskrediten zu unterstützen, wiederum eine wichtige Grundvoraussetzung für die Einleitung von Privatisierungsverfahren darstellten. Zum anderen waren es die mannigfachen Beteiligungs- und Übernahmeaktivitäten westdeutscher Unternehmen, die maßgeblich den Privatisierungsprozeß vorangetrieben haben.²⁶

(2) Für die Automobilindustrie der ehemaligen DDR bedeutet der Transformationsprozeß zunächst die Auflösung bzw. Entflechtung der vormaligen Kombinate der PKW- und LKW-Produktion und der Versuch der Überleitung der in ihnen zusammengefaßten "Volkseigenen Betriebe" in eigenständige privatkapitalistisch organisierte Unternehmen. Neben den mit diesem Prozeß verbundenen generellen Transformationsproblemen, denen sich grosso modo alle Betriebe der ehemaligen DDR ausgesetzt sehen (Veränderung bzw. Anpassung der Produktions- und Qualifikations-

25 Auch die rasche Übernahme des neu errichteten Preßwerkes der Automobilwerke Eisenach durch einen westdeutschen Konzern bestätigt diesen Befund.

26 Allerdings sind insbesondere mit Blick auf industriestrukturelle und soziale Folgewirkungen beide Triebfedern der Privatisierungsbemühungen immer wieder stark unter wissenschaftlichen und politischen Beschuß geraten. Mit Beendigung der Arbeit der Treuhand-Anstalt scheint jedoch rückblickend ein gewisser Verklärungsprozeß einzusetzen, zumal grundlegende Alternativen offensichtlich nicht bis zur Handlungsreife entwickelt werden konnten. Auch die Beurteilung der mannigfachen Übernahmeaktivitäten westdeutscher und ausländischer Unternehmen scheint angesichts des industriellen Kahlschlags und des weithin ausgebliebenen Starts von ostdeutschen Unternehmen aus eigener Kraft, über dessen Gründe in diesem Bericht zu reden sein wird, unbeschadet der berechtigten Kritik an der Abwicklung konkreter Einzelfälle, zunehmend positiver auszufallen, als dies noch in den ersten Monaten und Jahren nach der "Wende" der Fall gewesen ist.

strukturen, Einstellungs- und Verhaltensmodifikation der Mitarbeiter, Entwicklung manageriellen Know-hows, Klärung der Eigentumsverhältnisse, Beseitigung der Altlasten u.v.a.), stellte sich für die Betriebe der ehemaligen Automobilkombinate vor allem das Problem bzw. die Frage, ob und wie sie sich mit ihrem traditionellen Produktspektrum, sei es als "Finalist" oder als Zulieferer, in dem nun sich für sie neu eröffnenden internationalen Wettbewerb behaupten können.

Dabei gingen die Betriebs- und Unternehmensleitungen im ersten Jahr nach der "Wende" immer davon aus, daß auch in den bestehenden, sicher aber tiefgreifend zu modernisierenden Betriebs- und Unternehmensstrukturen und vor allem mit großen Teilen der vorhandenen Beschäftigten eine eigenständige Automobilproduktion fortgeführt werden könnte. Dafür wurden staatliche Unterstützungsmaßnahmen gefordert, und auch die angestrebte und relativ schnell in Teilbereichen realisierte Kooperation mit westlichen Partnern sollte primär dem Zwecke der Strukturanpassung dienen, um für eine Weiterführung der Produktion auch unter veränderten Rahmenbedingungen gerüstet zu sein.

Allerdings besteht im Rückblick einigermaßen Unklarheit darüber, ob wirklich ernsthaft davon ausgegangen werden konnte, daß die Produktion bei zunächst weitgehend unverändertem Produkt aufrechtzuerhalten sei. Auch bei den betroffenen Akteuren scheint angesichts der Erfahrungen mit den realen Prozessen der vergangenen Jahre eine Art nachträglicher Korrektur der damals noch als realistisch angesehenen Perspektive Platz zu greifen. Wie dem auch sei: Im Minimum des für möglich Gehaltenen und notwenig Erachteten ging es bei den Versuchen, die Standorte zu halten, darum, Zeit zu gewinnen: zum einen die Zeit für die erforderlichen Strukturanpassungsmaßnahmen in den Betrieben oder zumindest in wichtigen Betriebsteilen, aber auch in den Zulieferbetrieben, um deren Privatisierungschancen zu erhöhen; und da schnell deutlich wurde, daß dies nicht ohne drastische Einschnitte in die Betriebs- und Personalstrukturen möglich sein würde, ging es zum anderen darum, den Beschäftigten wenigstens so lange Arbeitsmöglichkeiten zu bieten, bis ein im Rahmen von Joint-venture-Vorhaben erfolgter Aufbau neuer Produktionskapazitäten ein reibungsloser Übergang in neue Beschäftigungsverhältnisse erlauben würde.²⁷ Dieser zeitliche Spielraum hätte jedoch - zumindest kurz- und mittelfristig - zur Voraussetzung sowohl die Sicherung der Wartburg- und Trabant-Ferti-

27 Dies wurde zunächst ja auch weitgehend unterstützt durch die Verlautbarungen der Vertreter der westlichen Automobilunternehmen. Sowohl in Eisenach als auch in Zwickau/Mosel und Chemnitz verbanden sich offiziell mit den hier entwickelten Standortkonzepten weitreichende Beschäftigungsgarantien für die Belegschaften der alten Automobilwerke und deren Zulieferbetriebe.

gung als auch die der entsprechenden Absatzmöglichkeiten auf den traditionellen Märkten gehabt.

Die Entwicklung hat gezeigt, daß diese Vorstellungen offensichtlich weder mit den sich real vollziehenden Prozessen noch mit den Strategien der westlichen Kooperationspartner und auch nur begrenzt mit den Absichten der politisch Verantwortlichen übereinstimmten.

(3) Die Prozesse der Auflösung der Kombinatistrukturen vollzogen sich in mehreren Schritten. Anknüpfend an die langjährigen Beziehungen zur Volkswagen AG wurde von der Kombinatsspitze und dem VW-Konzern bereits im Dezember 1989 die Gründung einer Engineering Gesellschaft, die IFA - Volkswagen GmbH, beschlossen (Beteiligung jeweils 50 %). Diese Gesellschaft hatte die Vertiefung der Zusammenarbeit auf den Gebieten der Entwicklung und Produktion und eine Verbesserung des Vertriebs von PKWs zum Ziel. Schnell wurde deutlich, daß die Interessen von Volkswagen primär auf die sächsischen Automobilstandorte gerichtet und die Pläne in bezug auf den Standort Eisenach nicht nur relativ vage und unverbindlich, sondern auch an einem für Eisenach nicht akzeptablen Zeithorizonten ausgerichtet waren.²⁸

Um sich von der "Bevormundung" der Kombinatileitung in Chemnitz unabhängig zu machen, verließen die Automobilwerke Eisenach nicht nur die neu gegründete IFA-VW GmbH, sondern scherten auch aus dem Kombinat aus und gründeten am 16. Juni 1990 die Automobilwerke Eisenach (AWE) GmbH als eigenständiges Automobilunternehmen.

Inzwischen war es auch im Januar 1990 zu ersten Kontakten zwischen den Eisenacher Autobauern und der Adam Opel AG in Rüsselsheim gekommen. Opel beabsichtigte, über den schnellen Aufbau eines Produktionsstandorts in den neuen Ländern und eines weitverzweigten Vertriebsnetzes an dem zu erwartenden Nachfrageboom nach Westfahrzeugen zu partizipieren.²⁹ Über die Gründung einer Planungsgesellschaft Opel-AWE-PKW GmbH (am 11.3.1990) kam es am 26. März zum Abschluß eines Vertrages zur Gründung der Opel-AWE-PKW GmbH zur SKD-Montage von PKW des Typs Opel-Vectra. Die dazu erforderlichen Teile sollten aus westlichen

28 Nach Expertenaussagen hat man von seiten der VW AG Investitionszusagen erst für einen späteren Zeitpunkt gemacht (etwa für 1995), was für die Verhandlungspartner ein damals nicht hinnehmbares Beschäftigungsrisiko für die ortsansässigen Belegschaften bedeutete. Zudem sahen auch die Bebauungsplanungen eine viel weitgehendere Nutzung des bislang unbebauten Geländes, praktisch die flächendeckende Überbauung des Hörsel-Tals, vor, was einigen Widerstand hervorrief.

29 Zu den weiteren Gründen für ein Engagement in Eisenach siehe weiter unten (Kap. II und Kap. IV).

Produktionsstandorten geliefert werden. Die Montageanlagen wurden auf dem neu erschlossenen Werksgelände der AWE (Eisenach-West) unter dem gleichen Dach des Karosseriewerkes der AWE errichtet. Bereits im Oktober 1990 wurden 50 Autos pro Tag montiert. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Opel AG dazu etwa 20 Mio. DM investiert; 175 Mitarbeiter wurden beschäftigt.

Auch die Unternehmensleitung der AWE GmbH hatte zum damaligen Zeitpunkt noch die Hoffnung, mit etwa 6.000 Beschäftigten die Produktion des Wartburg halten zu können, zumindest jedoch so lange, bis entsprechende von Opel in Eisenach neu errichtete Produktionskapazitäten und die in die Zulieferung einbezogenen örtlichen und regionalen Zulieferbetriebe diesen eine neue Beschäftigungsmöglichkeit würde offerieren können. Für die Zwischenzeit versprach man sich durch die Kooperation mit Opel eine Unterstützung bei den dringend erforderlichen Innovationsmaßnahmen, zumindest jedoch einen Technologie- und Know-how-Transfer.

Bei diesen Überlegungen ging es jedoch nicht nur um die Sicherung der Beschäftigung der ehemaligen - allerdings bereits reduzierten - AWE-Belegschaft. Vielmehr ging es darüber hinaus auch darum, durch die Aufrechterhaltung der Produktion im AWE-Werk in Eisenach die vorhandene Zulieferstruktur vor ihrer totalen und plötzlichen Erosion zu bewahren und den ebenfalls einem schmerzlichen Privatisierungsprozeß ausgesetzten Zulieferbetrieben und deren Beschäftigten zumindest eine ausreichende Übergangsfrist zu ermöglichen.

Als für die Entwicklungsperspektive des Automobilstandortes Eisenach entscheidender Faktor erwies sich, daß das Opel-Montagewerk sich schnell als Nukleus weiterreichender Investitionsüberlegungen der Opel AG herauskristallisierte. Die Opel AG entwickelte ein Konzept, das am Standort Eisenach die Errichtung eines neuen Fertigungs- und Montagewerkes für die Produktion des Kadett-Nachfolgemodells Astra vorsah. Geplant war, bis Ende 1992 mit der Serienfertigung dieses Autotyps (800 Einheiten/Tag) zu beginnen. Waren zunächst die möglichen Beteiligungsverhältnisse an diesem neuen Werk zwischen der Opel AG und dem AWE durchaus offen, wurde schnell klar, daß die Realisierung dieses Großprojekts ausschließlich in die Hände der Adam Opel AG gelegt wurde.

Mit diesen Planungsvorgaben der Adam Opel AG, dem parallel dazu verlaufenden weitgehenden Zusammenbruch des Absatzmarktes für das traditionelle Produkt der Automobilwerke Eisenach und der Entscheidung der Treuhand-Anstalt, den alten Produktionsstandort nicht länger zu subven-

tionieren, erwiesen sich alle Vorstellungen über einen gleitenden, möglicherweise mehrjährigen Übergang der alten Strukturen in eine modernisierte Automobilproduktion - und zwar unter maßgeblicher Beteiligung und Nutzung der formaligen Strukturen - als die Illusion, die sie möglicherweise von Anfang an gewesen war. Das Ende kam in Raten: Im Dezember 1990 wurde dem Automobilwerk von der Treuhand-Anstalt mitgeteilt, daß die Wartburg-Produktion noch bis Ende 1991 laufen solle. Am 8. Januar 1991 kam die Anweisung, die Wartburg-Fertigung sofort (d.h. zum 31.1.) einzustellen. Um die noch vorhandenen Lagerbestände aufzubrauchen, ließ man die Produktion langsam auslaufen. Sie endete dann definitiv am 10. April 1991, der letzte Wartburg lief vom Band. Ab diesem Zeitpunkt wurde der überwiegende Teil der Belegschaft in Kurzarbeit O überführt. Mit der endgültigen Stillegung der Automobilwerke Eisenach zum 31.12.1991 wurden diese Mitarbeiter entlassen.

Einzelne ausgewählte Produktionsbereiche des ehemaligen Automobilwerkes mit einigermaßen umrissenem Produktions- und Leistungsspektrum waren inzwischen betriebsförmig ausgegründet worden. Soweit sie nicht durch die Übernahme von westlichen Unternehmen oder anderweitig privatisiert werden konnten, wurden sie als Treuhand-Betriebe einer von der Treuhand-Anstalt ins Leben gerufenen Liquidationsgesellschaft unterstellt. Hier fand ein geringer Teil der ehemaligen AWE-Belegschaft - zumindest für eine Übergangszeit - Beschäftigung.

(4) Nachdem somit alle Versuche gescheitert waren, den alten Standort in modernisierter Gestalt und mit einem an die neuen Anforderungen des Marktes angepaßten Produkt zu retten, richteten sich alle Hoffnungen auf die Planungen der Adam Opel AG (inkl. ihrer angekündigten Auswirkungen auf die regionale Zulieferindustrie) und die sich mit ihnen verbindenden Beschäftigungsmöglichkeiten. Nachdem im Dezember 1990 die endgültige Entscheidung von General Motors für den Standort Eisenach getroffen worden war, wurde zügig mit dem Aufbau des neuen Werkes auf dem Gelände Eisenach West begonnen. Das geplante Investitionsvolumen lag bei etwa einer Milliarde DM; hierfür konnten direkte staatliche Zuschüsse bis zu 33 % erwartet werden. Da das Werk als reines Montagewerk (inkl. Lackiererei) konzipiert war (montiert werden sollten Wagen der Corsa/Kadett-Klasse), mußten das gesamte Teilespektrum umfassende Zulieferbeziehungen aufgebaut werden. Davon wollten und sollten auch ostdeutsche Zulieferunternehmen profitieren. Allerdings wurden die Zulieferungen von Motoren, Getrieben und Karosserieteilen bereits frühzeitig festgelegt: Die Motoren sollten aus einem ungarischen Werk bezogen werden, das im Rahmen eines Joint-venture zwischen Opel und einem ungarischen Motorenprodu-

zenten nahe der ungarisch-österreichischen Grenze errichtet werden sollte; das Getriebe sollte aus Preßburg in der Slowakei und Karosserieteile sollten aus westdeutschen Opel-Werken in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern geliefert werden. Für die produktionssynchrone Belieferung mit zentralen Fahrzeugkomponenten - wie etwa Fahrzeugsitze oder Stoßfänger - sollten bei Opel eingeführte Zulieferunternehmen bewogen werden, vor den Toren des Montagewerkes Zweigwerke zu errichten (vgl. zu den Beziehungen des Opel-Werkes in Eisenach zu seinen Zulieferern im einzelnen Kap. IV). Ab 1992 sollten auf dieser Basis mit 2.600 Beschäftigten etwa 150.000 PKWs gefertigt werden.

In Zusammenarbeit mit dem "Team für psychologisches Management" (tpm - Firmensitz in Erlangen), das das Auswahl- und Assessment-Verfahren durchführte, und dem im April 1991 gegründeten "Bildungswerk Eisenach",³⁰ das die vom Arbeitsamt finanzierten Weiterbildungsmaßnahmen betrieb, wurden Arbeitskräfte rekrutiert und für die Aufgaben im neuen Werk qualifiziert (vgl. dazu Mendius 1994).

Am 23. September 1992 wurde das Werk mit zu dieser Zeit etwa 400 Beschäftigten eröffnet. Im Einschichtbetrieb wurde vor allem das Kadett-Nachfolgemodell Astra montiert. Weiterhin liegen die Ausbauplanungen bei etwa 2.000 bis 2.200 Beschäftigten und einem Jahresvolumen von etwa 150.000 Fahrzeugen. Mit der Einführung der zweiten Schicht im Juni 1993 wächst die Belegschaft von damals etwa 750 bis 800 (Zahlenangaben schwanken) auf 1.200. Zugleich wird die Produktion auf die Serienfertigung des Corsa umgestellt (bei Beibehaltung geringer Stückzahlen des Astra). Zur Vorbereitung auf die Einführung der dritten Schicht nach der Sommerpause 1993 werden in bezug auf die noch benötigten Facharbeiter verstärkte Rekrutierungs- und Qualifizierungsmaßnahmen ergriffen. Mit Beginn der dritten Schicht ab Oktober 1993 ist die Aufbauphase fürs erste beendet. Die Planungen bezüglich der benötigten Arbeitskräfte sind deutlich unterschritten worden. Von ursprünglich 2.600, zwischenzeitlich 2.200 geplanten Stellen sind bis zu diesem Zeitpunkt etwa 1.900 tatsächlich übrig geblieben. Bezüglich des künftigen Outputs erwartet man in etwa die Einhaltung der Planungen. Im Jahre 1994 sollen etwa 125.000 Fahrzeuge montiert werden. Dies wäre gegenüber 1993 mehr als eine Verdoppelung der Jahresproduktion.

(5) Die nach dem Ausscheiden der Automobilwerke Eisenach noch verbleibenden 17 Kombinatbetriebe in Sachsen, die sich inzwischen ebenfalls

30 Anteile: 50 % "Bildungswerk der Hessischen Arbeitgeberverbände", 50 % "Berufsbildende Schulen der Opel AG".

als GmbHs ausgegründet hatten (die Sachsenring Automobilwerke Zwickau GmbH, die Motorenwerke Barkas Chemnitz sowie 15 Zulieferbetriebe für Achsen, Gelenkwellen, Räder, Getriebe, Kupplungen, Karosserien u.a.), wurden in der dazu gegründeten IFA Personenwagen AG zusammengefaßt. Die AG hatte zum damaligen Zeitpunkt noch insgesamt etwa 33.000 Beschäftigte.

Durch die langjährigen Beziehungen zu dem Automobilstandort Sachsen konzentrierte sich die Volkswagen AG - auch im Rahmen der bereits erwähnten Planungsarbeiten der IFA-VW GmbH - auf die Durchführung weiterer, zunächst gemeinsamer Projekte mit der IFA Personenwagen AG bzw. einzelner Betriebe dieser Gesellschaft.

Die Planungen bezogen sich zunächst auf die Erweiterung des Motorenwerkes in Chemnitz, um dort in Lizenz auch Motoren für den Polo fertigen zu können. Des weiteren sollten die neuen Fertigungs- und Montageanlagen der Sachsenring Werke in Mosel (Mosel 1) so ausgebaut und erneuert werden, daß neben dem Trabant auch der Polo (Tagesproduktion ab Oktober 1990 50 Fahrzeuge) gebaut werden konnte. Laut Planungen sollten bis Ende 1992 400 Einheiten pro Tag vom Band rollen und bis 1994 eine Steigerung auf 1.000 Wagen pro Tag erreicht werden.

Mit dem Vollzug der Wirtschafts- und Währungsunion war klar, daß sich der DDR-Automobilmarkt öffnen würde und die bislang vorliegenden Konzepte nicht mehr den veränderten Bedingungen Rechnung tragen würden. In Erwartung wachsender Marktkonkurrenz, aber gleichwohl beträchtlicher Absatzsteigerungen wurden die Pläne (1990) geändert. Ziel sollte sein die Erweiterung des bereits partiell modernisierten Standorts in Mosel (Mosel 1) durch die Errichtung völlig neuer Werke für die Montage bzw. Produktion des VW Golf (Mosel 2); parallel dazu Aufbau einer entsprechenden Motorenfertigung. Von Beginn an war beabsichtigt, die Werke nach den Prinzipien der Lean Production zu organisieren.³¹ Diese Werke sollten als Töchter voll in den Verbund des VW-Konzerns integriert sein. Die Volkswagen AG bekundete ihre Absicht, in diese Projekte insgesamt etwa 5 Mrd. DM zu investieren. "Die bereits damals für dieses Vorha-

31 Eine List der Geschichte brachte es mit sich, daß zu etwa dem gleichen Zeitpunkt, da die internationalen Automobilunternehmen in Zusammenhang mit der politischen Einigung der beiden deutschen Staaten zur erweiterten Markterschließung ihre Augen Osten richteten, konjunkturelle und internationale Wettbewerbsprobleme die Entwicklung und beschleunigte Durchsetzung neuer Produktions- und Organisationskonzepte in der Automobilindustrie vorantrieb und entsprechende wissenschaftliche und politische Diskussionen die einschlägige Szene beherrschten. Nichts schien naheliegender zu sein, als unter den veränderten Bedingungen mit Hilfe umfassender staatlicher Unterstützungsmaßnahmen an den neuen nun ins Auge gefaßten Produktionsstandorten in den NBL die Konzepte frisch und beherzt in die Tat umzusetzen.

ben in Aussicht gestellten Investitionszuschüsse des Bundes von 1,5 Mrd. DM sowie die später vom Sächsischen Wirtschaftsministerium in Höhe von 55 Mio. DM bereitgestellten Mittel dürften die Entscheidungen des Volkswagenkonzerns (...) positiv beeinflusst haben" (Walker 1994, S. 4).

Der Grundstein für das neue Fertigungs- und Montagewerk in Mosel (Mosel 2) wurde am 26. September 1990 gelegt. Der Karosserierohbau, dessen Ausbau bereits vor 1990 in Gang gesetzt worden war, konnte im Juli 1992 als erster Abschnitt des neuen Werkes Mosel 2 in den Produktionsprozeß des Golf A3 einbezogen werden. Die Planungen sahen vor, daß Preßwerk, Lackiererei und Montage bis 1994 fertiggestellt sein sollten.³² Der konjunkturelle Einbruch führte jedoch zu einer Streckung des Ablaufplanes bis 1997. Auch bezüglich der geplanten Fertigungsstückzahlen sowohl bei Automobilen als auch Motoren wurden inzwischen Korrekturen nach unten vorgenommen (Walker 1994). Bei den erwarteten Beschäftigungseffekten müssen ebenfalls Abstriche gemacht werden. So konnten die ursprünglich anvisierten Beschäftigtenzahlen (insgesamt 35.000 Arbeitskräfte: 7.000 Beschäftigte in Mosel selbst, 21.000 Beschäftigte in der Zulieferindustrie und 7.000 Beschäftigte im Vertriebsbereich) nicht realisiert werden.

Mit der auf Anweisung der Teuhandanstalt erfolgenden Einstellung der Trabant-Fertigung zum 31.3.1991 erwies sich auch in Zwickau/Mosel, d.h. für die Sachsenring-Werke die Vorstellung, zumindest für einen längeren Zeitraum parallel Ost- und Westmodelle fertigen zu können als Illusion. Soweit Betriebsteile nicht von VW oder seinen Zulieferern übernommen worden waren, setzte ein mühsamer Prozeß der Ausgliederung von Betriebsteilen als eigenständige Unternehmen ein. Darunter zeigte sich als vergleichsweise erfolgreich die ausgegründete Sachsenring-Automobiltechnik GmbH (1994: 350 Beschäftigte), die vor allem im Ersatzteilegeschäft für den Trabant tätig war, daneben aber auch andere Geschäftsfelder erschloß. Generell jedoch erwiesen sich die Versuche der Privatisierung sowohl der ausgegründeten Betriebe des ehemaligen Finalisten als auch der noch in der AG organisierten Zulieferer als äußerst schwierig (Belau, Schreiber 1995). Die Sachsenringwerke versuchten deshalb, einen Großteil ihrer Beschäftigten in eine Auffanggesellschaft, die Sächsische Aufbau- und Qualifizierungsgesellschaft (SAQ), zu überführen. Sie sollte 3.600 Arbeitskräften in einem Zeitraum von vier Jahren über Arbeitsbeschaffungs-, Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen eine Beschäftigungsperspektive geben (Walker 1994). Die IFA Personenwagen AG ging am

32 Eine umfassende Darstellung der Entwicklung findet sich auch in Automobil-Produktion 1993.

1.3.1993 in Liquidation; die Sachsenring Automobilwerke Zwickau GmbH wurden zum 31.12.1993 geschlossen³³ (zum weiteren Verlauf des Transformationsprozesses der sächsischen Automobil- und Zulieferindustrie vgl. Kap. V, Abschnitt 3.1).

3. Die Chancen ostdeutscher Automobil- und Zulieferunternehmen nach der Einigung - ein Resümee

(1) Insgesamt und bezogen auf die beiden ostdeutschen Unternehmen des Personenwagenbaus kann die Entwicklung in der Beziehung zu westdeutschen Automobilkonzernen dahingehend resümiert werden: In einem ersten Schritt und in kurzfristiger Perspektive wurden Teilbereiche der ortsansässigen Unternehmen (in gemeinsamer Kooperation und entsprechenden Beteiligungsverhältnissen) für die Montage westlicher Modelle als Art "verlängerter Werkbank" genutzt, vor allem, um schnell auf dem ostdeutschen Markt agieren zu können. (Flankiert wurde dies von einem beschleunigten Ausbau der jeweiligen Vertriebsnetze.) Die damit verbundenen Effekte im Hinblick auf die Sicherung von Beschäftigung waren vergleichsweise gering. In einem zweiten Schritt wurden Maßnahmen eingeleitet, die auf die Neuerrichtung von Fertigungs- und Montagefabriken zielten.

Die zunächst offene Frage, ob und in welcher Weise die bestehenden ostdeutschen Unternehmen in diese Prozesse eingebunden werden (Formen und Art der Beteiligung, Personaltransfer, Nutzung von Grund und Boden, Gebäuden, Anlagen usw.), ist für diese ostdeutschen Unternehmen ziemlich rasch und eindeutig negativ entschieden worden. Erhaltenswerte Strukturen oder solche, die im Interesse der westdeutschen Unternehmen als erhaltenswert und nutzbar erschienen, sind in die neuen Strukturen eingegangen bzw. wurden übernommen, andere wurden abgestoßen, die entsprechenden Betriebe und Betriebsteile stillgelegt.

(2) Für die Beantwortung der Frage, warum es den beiden Nachfolgeunternehmen des ehemaligen IFA-Kombinates nicht gelang, aus eigener Kraft (bzw. mit Unterstützung der Treuhand-Anstalt) die nicht von westdeutschen Unternehmen übernommenen Produktionsbereiche als eigenständige privatwirtschaftlich organisierte automobilproduzierende Betriebe zu etablieren und zu erhalten, können eine Reihe von Gründen angeführt wer-

33 Kein anderes Los erfuhren die ebenfalls vormals im Kombinat zusammengefaßten Barkas-Werke in Hainichen und Frankenberg (Transporter-Fertigung). Sie wurden ebenfalls mit dem Ende des Jahres 1993 aufgelöst.

den. Diese gelten, neben anderen noch zu erörternden Gründen, gleichermaßen für die Bemühungen einzelner Betriebe, sich als Zulieferer (von Teilen oder auch Dienstleistungen) eine Marktstellung zu verschaffen.

Wie sich schon bald nach der "Wende" herausstellte, waren die Voraussetzungen für den Erfolg solcher Bemühungen denkbar schlecht. Dies gilt sowohl für die zu vermarktenden Produkte als auch für die erforderlichen Produktionsstrukturen.

Für die Produkte Trabant bzw. Wartburg und damit auch für die in diese eingebauten Teile und Komponenten brach die Nachfrage auf dem inländischen Markt sehr schnell zusammen. Gleichwohl bildete die Aufrechterhaltung ihrer Produktion und die Sicherung von Vermarktungschancen zunächst ein wichtiges Moment in der Überlebensstrategie der Unternehmen. Zwar waren die Auftragsbücher durch die Aufträge für den noch existierenden Wirtschaftsbereich der RGW-Staaten prall gefüllt, doch zeigten sich diese Staaten schnell außerstande, die entsprechenden Verträge - zumindest ohne staatliche Unterstützungsmaßnahmen (Preissubventionierungen) - einzuhalten.³⁴

Auch die kurzfristig eingeleiteten kompensatorischen Maßnahmen der Unternehmen, durch Produkt- und Modellinnovationen bzw. besser: -modifikationen einerseits und Preissenkung bzw. Preissubventionierung andererseits die Attraktivität der Produkte zu erhöhen und neue Nachfrage zu stimulieren, konnten nicht greifen. Grundlegende Produktinnovationen waren, wie ausgeführt worden ist, nicht möglich, und es ist auch fraglich, ob sie Erfolg gehabt hätten. Dafür sprechen neben der in den ersten Jahren schier unüberwindbar scheinenden Aversion - zumindest der Bevölkerung der ehemaligen DDR - gegenüber Ostprodukten auch die geringen innovativen Potentiale und die überholten (und kostenintensiven) Produktionsstrukturen.

Die Konsequenzen, mit denen sich die Betriebe herumzuschlagen hatten, waren: Die Forschungs- und Entwicklungspotentiale entsprachen nicht den veränderten Anforderungen auf diesem Sektor,³⁵ die Produktionsanlagen

34 Exporte in die RGW-Staaten waren weitgehend abhängig von den im Handel zwischen diesen Staaten üblichen Zahlungsmodalitäten und -bedingungen. Mit der Abwicklung der Geschäfte auf der Basis frei konvertierbarer Währungen ab dem 1.1.1991 und dem Verschwinden der bislang bestehenden Vorteile brach die zahlungsfähige Nachfrage faktisch zusammen.

35 Vergrößert werden die diesbezüglichen Defizite durch einen beschleunigten und überproportionalen Personalabbau in diesen Bereichen, der unter dem Verweis der notwendigen Verschlankung "unproduktiver" Produktionsbereiche, insbesondere in den anfänglichen Bemühungen, die Kostenstruktur rasch zu verbessern, zügig voran-

waren veraltet und i.d.R. in einem schlechten Zustand, Gebäude und sonstige Einrichtungen waren es ebenfalls. Hinzu kamen gravierende Umweltbelastungen bzw. Altlasten, die zu vermeiden und deren Folgen zu beseitigen, enorme Kosten verursachten und immer noch verursachen. Auch in bezug auf die Personalstruktur wirken sich die allenthalben in DDR-Betrieben gegebenen - vormals durchaus z.T. funktionalen - Besonderheiten negativ auf die Kostenentwicklung und die Produktivität aus: Der aufgeblähte Verwaltungsapparat und die große Anzahl von Beschäftigten im "Servicebereich" führten zu einem sinkenden prozentualen Anteil der in der unmittelbaren Produktion beschäftigten Arbeitskräfte (i.d.R. stellten die Bereiche Verwaltung, Service, Produktion jeweils ein Drittel der Gesamtbeschäftigten).

(3) Die Lage der Automobilhersteller war also nach der "Wende" mehr als prekär; die in den ersten Monaten von westdeutschen Unternehmen getätigten Investitionen waren kaum geeignet, die Durststrecke für die Gesamtunternehmen zu überwinden; der Absatz stagnierte oder die Produkte wurden weit unter den Gestehungskosten verkauft; Liquiditäts- bzw. Sanierungskredite durch die Treuhand-Anstalt wurden generell eingeschränkt bzw. an die Vorlage geeigneter und erfolgversprechender Sanierungskonzepte geknüpft.

Die Maßnahmen, mit denen die Unternehmen trotz aller Schwierigkeiten ums Überleben kämpften, gingen in mehrere Richtungen; die Erfolgschancen waren jedoch von Anfang an gering: Die sinkende Nachfrage sollte primär durch Personalabbau (vor allem in den unproduktiven Bereichen) und Verkürzung der Arbeitszeit (Kurzarbeit, Wechsel vom Dreischicht- zum Zweischicht-Betrieb) aufgefangen werden. Es wurde jedoch schnell deutlich, daß ohne grundlegende technische und organisatorische Innovationen kein nennenswerter Produktivitätsfortschritt erzielt werden konnte. Diese konnten im Regelfall jedoch aus eigener Kraft nicht durchgeführt werden.

Ein entscheidendes Hemmnis für die Erhöhung der Produktivität lag offensichtlich auch in den eingefahrenen, wenig flexiblen Beziehungen zwischen "Finalisten" und ihren Zulieferern, gleichgültig ob sie innerhalb des Kombinats oder in anderen Produktionszusammenhängen organisiert waren.³⁶

getrieben wurde (eine zwar durch den Druck der Verhältnisse - vermittelt durch die Forderungen der Treuhand-Anstalt - verständliche, aber wie sich bald herausstellte, fatale Maßnahme der Betriebe).

- 36 Dieses Verhältnis war weitgehend durch die staatlichen Planvorgaben bestimmt. Die Beziehungen waren fest- und auf Dauer angelegt. Es gab keine Möglichkeit der Finalisten, aus eigenem Entschluß irgendeinen Wechsel vorzunehmen oder direkt auf die

Ein Ziel der neuen Unternehmensstrategien war deshalb die Entflechtung der Kombinatstrukturen, die Auslagerung bestimmter Fertigungsbereiche und -stufen aus dem Unternehmensverbund, Überführung der Betriebe in privatrechtlich geführte Unternehmenseinheiten. Im Rahmen dieser Entflechtung sollten, da der Fortbestand der Automobilproduktion unterstellt wurde, Abnehmer-Zulieferer-Beziehungen zwischen den Betrieben auf der Grundlage marktvermittelter Konkurrenzbeziehungen aufgebaut werden, wie sie im westlichen Teil üblich sind. Zugleich sollte den neu gegründeten Betrieben dadurch die Möglichkeit gegeben werden, sich neue, automobilunabhängige Absatzfelder erschließen zu können. Für die aus dem Kombinatverbund "entlassenen" Betriebe ergaben sich somit zwei prinzipielle Alternativen: erstens eine Spezialisierung bezogen auf Produkt und/oder Produktionsverfahren (vorwiegend in der Perspektive der Zulieferung für die Automobilproduktion) und zweitens eine Produktdiversifizierung (Ausdifferenzierung und Erweiterung der Produktpalette) mit der Zielsetzung, ein automobilunabhängiges Standbein zu schaffen. Inwieweit diese Bemühungen eine Realisierungschance hatten, ob und inwieweit es also den sich aus den Vernetzungen mit dem Automobilbau der ehemaligen DDR befreienden Betrieben gelingen konnte und gelungen ist, sich nun in das nationale und internationale Zuliefergeflecht einzuklinken und welche Rolle dabei die führenden Automobilkonzerne bzw. deren Tochterunternehmen - in unserem Fall Opel Eisenach - spielen konnten und gespielt haben, wird anhand unserer Fallbeispiele noch diskutiert werden (vgl. Kap. IV).

Auswahl Einfluß zu nehmen. Desgleichen konnte auf die Leistungen der Lieferanten kaum direkt eingewirkt werden, weder hinsichtlich Qualität noch Liefertreue. Auch hätten Rücksendungen mangelhafter Teile eine sofortige empfindliche Produktionsunterbrechung zur Folge gehabt, was zu einer für den Kunden unerfreulichen Erhöhung der Toleranzschwelle führte. Auch Anlagen, die eine schlechte Fertigungsqualität hervorbrachten, konnten aus Kapazitätsgründen nicht einfach stillgelegt oder ausgemustert werden (vgl. Kowalski 1992).

II. Zur Situation der Automobilwirtschaft in Thüringen vor dem Hintergrund der globalen Konstellation

Im vorausgegangenen Kapitel wurde die Entwicklung der Automobilindustrie der ehemaligen DDR beschrieben und ihr "Übergang" in die Marktwirtschaft nachgezeichnet. Deutlich wurde dabei insbesondere auch, daß die Automobilproduktion der DDR - mehr noch als beispielsweise die in der ehemaligen CSSR - vom dominanten westlichen Teil des Weltmarktes weitgehend abgekoppelt war. Der Export, der auch für das IFA-Kombinat durchaus eine wichtige Rolle spielte, konzentrierte sich stark auf das Gebiet des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe bzw. auf Dritt- und Dritte-Welt-Länder, die ihm nahestanden. Die Preisbildung bzw. die Austauschrelationen auf diesen "Märkten" folgten - weit mehr noch als auf westlichen Märkten - politischen Entscheidungen und Vorgaben.

Das bedeutet nun keineswegs, daß in marktwirtschaftlichen Systemen politische Aspekte bzw. Interventionen keine Rolle für Unternehmensentscheidungen spielen würden - die einschlägigen Beispiele sind vielmehr Legion. So gehören auch die angesprochenen (Kompensations-)Geschäfte von VW mit der damaligen DDR (Lieferung von 10.000 Golf, Verkauf von Transferstraßen, Produktion von Rumpfmotoren für VW usw.) zweifellos in diese Rubrik. Aber auch bei Bezugsentscheidungen amerikanischer Automobilkonzerne haben - unbeschadet der angeblich (und i.d.R. auch wirklich) vorrangigen Kostenkalküle - "nationale" Überlegungen zuweilen dennoch Priorität, z.B. wenn es darum geht, einen wichtigen Teil der Wertschöpfung im Land zu halten. Trotzdem ist zu konstatieren, daß es sich hierbei um einzelne Abweichungen von einem gleichwohl wirksamen Grundprinzip handelt, die oft zwar massive Ausmaße annehmen, die Maxime selbst aber nicht in Frage stellen. In den Volkswirtschaften des Ostblocks dagegen konnte ausdrücklich von einem strukturellen Primat der Politik gegenüber Marktgesetzmäßigkeiten ausgegangen werden, ein Sachverhalt, der - so jedenfalls die verbreitete Einschätzung von befragten Führungskräften aus dem Automobilkombinat - letztlich für viele Fehlentwicklungen im technischen wie im kaufmännischen Bereich maßgebend war.

Unter den gegebenen Bedingungen konnte diese Konstellation für die Kombinatbetriebe jedenfalls in bestimmter Perspektive durchaus auch als Vorteil wahrgenommen werden, war man so doch (zumindest dem Anschein nach) von dem für kapitalistische Systeme charakteristischen Auf und Ab der Nachfrage weitgehend geschützt. Die Hauptursache für diese "Stabilität" ist zweifellos darin zu suchen, daß die Produktion gerade im Automobilbau quantitativ stets (und das war offensichtlich bis zu einem

gewissen Grad sogar beabsichtigt) so massiv hinter der Nachfrage herhinkte, daß eventuelle Schwankungen auch erheblichen Umfangs allenfalls zur Verringerung der exorbitanten Wartezeiten, nicht aber zu Auslastungsproblemen hätten führen können.¹

Ob sich die DDR und die anderen Zentralverwaltungswirtschaften allerdings real von Konjunkturen und Krisen abkoppeln konnten, steht auf einem ganz anderen Blatt. Viel spricht dafür, daß dies nur bedingt gelungen ist und vor allem um den Preis des immer stärkeren Zurückfallens im Bereich der Produkt- und Verfahrensinnovation bei gleichzeitigem Verzicht auf Neuinvestitionen, ja sogar bei weitgehender Vernutzung der ursprünglich vorhandenen Substanz bei Anlagen und Gebäuden (vgl. Kap. I).²

Eine weitere Implikation der starken Ausrichtung der Automobilproduktion auf das "eigene Lager" lag darin, daß es nur vergleichsweise wenige Austausch- und Lieferbeziehungen mit westlichen Unternehmen gab - ein Sachverhalt, der sich nach der Wende ebenfalls nachteilig auswirkte (vgl. Kap. I), da konkrete Erfahrungen mit der Art des "Automobilgeschäfts", mit der man jetzt konfrontiert war, nur in wenigen Fällen vorhanden waren.

-
- 1 Eine Kapazitätsauslegung, die selbst auf Tiefpunkten von Rezessionen noch eine Vollauslastung gewährleistet, ist im übrigen ein entscheidendes Moment einer "Stabilisierungsstrategie", wie sie in der Bundesrepublik bis weit in die siebziger Jahre von einem damals ausschließlich im oberen Segment angesiedelten Automobilhersteller erfolgreich angewendet wurde (ebenfalls mit dem Ergebnis von Lieferzeiten bis zu mehreren Jahren - wenn auch noch deutlich unter den IFA-Usancen). Gerade auf dem Hintergrund der Erfahrungen der Rezession 1974/75 wurde von Gewerkschaften, aber auch von führenden Personalmanagern die Verbreitung dieser Strategie ("Personalpolitik der mittleren Linie") propagiert. Es kam aber faktisch nicht nur zu keiner Ausweitung, sondern selbst der vormalige Protagonist war (vor dem Hintergrund turbulenter werdender Märkte und zunehmender Konkurrenz im Oberklassemsegment) nicht weiter gewillt oder in der Lage, dieses Konzept durchzuhalten und reihte sich in die Front der Unternehmen mit "Anpassungsstrategie" ein. Eine Rolle spielte sicher ebenfalls, daß man sich inzwischen auch in die instabilere "Mittelklasse" begeben hatte. (Zu diesen Strategieoptionen und ihren Implikationen vgl. Mendius, Sengenberger 1976.)
 - 2 Die fehlende Förderung bzw. sogar die Behinderung von Innovationen im Automobilbereich gewinnen vor diesem Hintergrund sogar eine gewisse Logik. Schließlich sind technische (oft auch nur "optische") Neuerungen gerade in der Automobilindustrie in Marktwirtschaften ein entscheidendes Instrument der Absatzförderung. Wenn aber selbst bei technisch rückständigem Angebot an Pkws die Produktnachfrage das eigentlich erwünschte Ausmaß bei weitem überstieg, gab es auch kaum ein plausibles Motiv, notorisch knappe Investitionsmittel in diesen Bereich zu lenken. Daß nämlich die Pkws aus DDR-Produktion auch bezüglich der Minimierung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen ausgesprochen rückständig waren, war für die Verantwortlichen offensichtlich ebensowenig ein Grund, einen Innovationsschub einzuleiten, was - angesichts der desolaten Zustände in anderen ökologierelevanten Bereichen - aber kaum zu verwundern ist.

1. Warum Neugründung von Automobilwerken in den neuen Bundesländern?

Daß es unter den skizzierten Voraussetzungen kaum Chancen für das Überleben einer eigenständigen Automobilproduktion in den neuen Bundesländern auf Basis der bisherigen Fahrzeuge und Fertigungseinrichtungen gab, ist - aus heutiger Sicht zumal - verhältnismäßig evident. Gleichzeitig bildete sich offensichtlich relativ rasch ein breiter und wirksamer Konsens heraus, daß in den neuen Bundesländern auch weiterhin Automobile gebaut werden sollten.³ Insofern kann die Neugründung von Automobilwerken durch westliche Investoren durchaus als plausibelste Lösung angesehen werden. Warum aber kam es zu den Neuansiedlungen und insbesondere zu der in Eisenach? - Eine Frage, die, wenn man sich die Ausgangssituation 1989/1990 vergegenwärtigt, damals keineswegs rhetorischen Charakter hatte. Im folgenden wird daher versucht, die verschiedenen möglichen Motive, die eine Rolle gespielt haben dürften, kurz zu skizzieren und zu bewerten.

(1) Das gewissermaßen **klassische Motiv** für eine Erweiterungsinvestition in Form der Errichtung einer zusätzlichen Fertigungsstätte ist bekanntlich eine aktuell vorhandene oder zumindest kurzfristig erwartete **Produktnachfrage, die mit den vorhandenen Kapazitäten nicht abgedeckt werden kann**.

Betrachtet man die Situation des Jahres 1990 aus dieser Perspektive, läßt sich daraus keine Notwendigkeit für die Schaffung neuer Produktionsstandorte ableiten. Wenn man nämlich ausschließlich von der aktuellen bzw. absehbaren Entwicklung ausgeht, waren auch damals (1990) an den bestehenden "westlichen" Standorten weit mehr als **ausreichende Produktionskapazitäten** vorhanden, um selbst eine stark ansteigende Nachfrage in den neuen Bundesländern abzudecken⁴ (vgl. Nolte 1991; Neumann, Nolte 1993). Insofern wäre es zweifellos auch möglich gewesen, auf die Automobilstandorte in den neuen Bundesländern ersatzlos zu verzichten.

3 Warum andere Branchen, die in der DDR ebenfalls eine große Bedeutung hatten, sehr bald sehr viel grundsätzlicher zur Disposition gestellt und faktisch noch weit stärker abgebaut wurden als die Automobilproduktion, kann an dieser Stelle nicht analysiert werden. Es spricht aber einiges dafür, daß nicht nur ökonomische Motive maßgebend waren. Zweifellos wurde in einigen Fällen (z.B. in der Textilindustrie) wohl durchaus zu Recht unterstellt, daß eine umfangreiche rentable Fertigung in Deutschland nicht zu erreichen sein würde.

4 Massive Kapazitätsausweitungseffekte ergeben sich vor allem aus der Errichtung überseeischer Fertigungsstätten durch die japanische Automobilindustrie (in Europa und den USA) ab Mitte der achtziger Jahre, deren Kapazität mit insgesamt bis zu 4 Mio. Fahrzeuge pro Jahr angegeben wird, und die vor allen Dingen mit der massiven protektionistischen Politik (über tarifäre und vorrangig nichttarifäre Handelshemmnisse) durch die weitaus meisten Industrienationen erklärt wird (vgl. z.B. Nolte 1994, S. 529 ff.).

(2) Als ein weiteres wichtiges Motiv für die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten durch die Standortentscheidungen von GM für Eisenach und VW für Mosel wird oft die (bei weitem nicht erfüllte) Erwartung angeführt, daß es in den östlichen Nachbarstaaten zu einer rasch expandierenden Nachfrage kommen würde. In der Tat kann auch unterstellt werden, daß dieser Aspekt tatsächlich eine Rolle gespielt hat. Auf der anderen Seite wurde aber doch selbst für jemand, der sich auch nur oberflächlich mit der Materie befaßte, sehr bald sichtbar, daß bis zu dem Zeitpunkt, an dem dort - wenn überhaupt - eine für einen massenhaften Absatz von Privat-Pkw erforderliche Massenkauftkraft entstanden sein würde, ein langer und steiniger Weg zurückgelegt werden müßte.

Außerdem mußte auch schon damals - insbesondere nach den Erfahrungen, die auf anderen "neuen Märkten" (z.B. in Lateinamerika) gemacht worden waren - davon ausgegangen werden, daß es kaum möglich sein würde, diese Nachfrage überwiegend über den Import kompletter Fahrzeuge abzudecken: Praktisch alle Schwellenländer haben mittlerweile bezogen auf Automobile Importverbote und/oder massive Vorgaben über im Inland zu gewährleistende Wertschöpfungsanteile (sogenannte "local-content"-Regelungen) erlassen, und es spricht nichts dafür, daß man von dieser Praxis wieder abgehen wird.⁵

Das alles läßt deutlich werden, daß **weitere wichtige "Investitionsmotive"** vorgelegen haben müssen. Sie im Detail zu diskutieren, würde den gegebenen Rahmen bei weitem sprengen und müßte zudem zu einem erheblichem Teil stark spekulativ bleiben. Da jedoch diese Aspekte für den tatsächlichen Ablauf - unter den sich in der Folge massiv verändernden Rahmenbedingungen (damit werden wir uns später etwas ausführlicher befassen) - eine wichtige Rolle spielten, soll kurz darauf eingegangen werden.

Welche Momente können also weiter zur Entscheidung für den Neuaufbau einer Automobilproduktion in den neuen Bundesländern geführt haben?

(3) Zu nennen sind bei den Gründen für die Standortentscheidungen in Ostdeutschland zweifellos **auch politische bzw. "gefühlsmäßige" Motive**. Nach der zu diesem Zeitpunkt von niemand erwarteten, stark emotional geprägten Wiedervereinigung gab es (zumindest für einen gewissen Zeitraum⁶) wohl bei allen relevanten gesellschaftlichen Gruppen einen verhält-

5 Vergleiche Neumann, Nolte 1993. Folgerichtig werden daher in der letzten Zeit von der Automobilindustrie auch mehr und mehr Fertigungsstätten in den ehemaligen RGW-Staaten errichtet. Als noch weitergehend ist das Konzept der Volkswagen AG anzusehen, die sich (Skoda) in ein dortiges Automobilunternehmen eingekauft hat (vgl. dazu auch Kap. VI, Abschnitt 1, in diesem Bericht).

6 Bekanntlich wird mit durchaus plausiblen Argumenten dargelegt, daß es in der Phase der "Vereinigungseuphorie" bei einer realistischen Veranschlagung der "Kosten der

nismäßig starken Impetus, sich für den "Aufbau Ost" zu engagieren. Die Investitionsentscheidung der Adam Opel AG hat sicherlich u.a. von dieser "Stimmungslage" profitiert und die Tatsache, daß diese Entscheidung im Aufsichtsrat ausdrücklich von den Arbeitnehmervertretern unterstützt wurde (obwohl es dort auch damals bereits ein Bewußtsein davon gab, daß damit auch ein zusätzlicher Konkurrent um konzerninterne Fertigungsanteile und damit um Arbeitsplätze geschaffen würde), läßt sich ebenfalls mit solchen Beweggründen erklären. Es kann aber auf der anderen Seite auch unterstellt werden, daß dies alles nicht ausgereicht hätte, um die zuständigen Gremien der Konzernzentrale in Detroit dazu zu bewegen, der Neugründung zuzustimmen. Zweifellos mußten noch einige handfestere Aspekte hinzukommen.

(4) Anzuführen sind in diesem Zusammenhang nicht zuletzt die verschiedenen **direkten und indirekten öffentlichen Zuschüsse bzw. Vergünstigungen**.⁷ Laut einer Studie der IWG Bonn nahm die Adam Opel AG "für die Errichtung ihres Werkes in Eisenach regionale Investitionsbeihilfen, Steuererleichterungen, Abschreibungsvorteile, Umweltbeihilfen sowie eine Kapitalzuführung der Treuhand-Anstalt Berlin in Anspruch". Diese ergeben (ohne die Umweltbeihilfen) eine Fördersumme von 260 Mio. DM, das sind ca. 30 % des gesamten Investitionsvolumens (vgl. Müller Syring 1994, S. 23, sowie TA vom 21.9.1994). Die Ansiedlung von Opel ist aber nicht nur direkt gefördert worden, es gab auch eine Vielzahl von mittelbaren Hilfestellungen, die über eine rasche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bis zur ausgeprägten politischen Unterstützung von Anliegen des Investors reichte.⁸

Eine neuartige und augenscheinlich überaus attraktive Form der Unterstützung lag auch darin, daß die Möglichkeit geboten wurde, für die Qualifizierung der neueinzustellenden Arbeitskräfte in umfassender Weise Mittel,

Einheit" möglich gewesen wäre, von der Bevölkerung im Westen erhebliche "Solidaritätsoffer" nicht nur einzufordern, sondern auch mit der Bereitschaft zu rechnen, daß diese akzeptiert würden. Und einiges spricht dafür, daß solche Beweggründe auch in Unternehmensentscheidungen eingeflossen sind. Nicht zuletzt nachdem über längere Zeit von maßgeblicher Seite verlautete, daß es "vielen besser und niemand schlechter gehen werde", ist von dieser Gemütslage offensichtlich nicht sehr viel übriggeblieben, wie z.B. die Debatten um den Solidaritätszuschlag oder generell über die Belastungen, die mit den umfangreichen Transferzahlungen an die neuen Bundesländer verbunden sind, verdeutlichen.

- 7 Zur Rolle, die die Arbeitsmarktpolitik und insbesondere die Instrumente des AFG bzw. ihre spezifische Ausgestaltung für die neuen Bundesländer gespielt haben vgl. den auch im Zwischenbericht von 1993 dokumentierten Beitrag Mendius 1994.
- 8 erinnert sei an die Auseinandersetzungen um die gewünschte Ausweitung des Werkgeländes 1991, bei der es Widerstände in der Gemeinde Stettfeld gab. Nachdem seitens des Investors sogar in Aussicht gestellt wurde, daß damit das Gesamtprojekt gefährdet sein könne, wurde mit entsprechender Unterstützung rasch eine für das Werk befriedigende Lösung gefunden.

deren Vergabe über das Arbeitsförderungsgesetz geregelt ist, zu nutzen. Opel Eisenach erhielt so die Chance - in einem überaus komplizierten, ausschließlich nach eigenen Kriterien gestalteten Prozeß -, Arbeitskräfte auszuwählen und sie dann für die künftigen Aufgaben im Werk zu qualifizieren. Im Unterschied zur sonst üblichen Praxis wurden dabei nicht nur die Kosten von der Arbeitsverwaltung getragen, sondern die unternehmensbezogene Qualifizierung wurde auch durchgeführt, ohne daß die Betroffenen einen Arbeitsvertrag hatten. Erst nach der Absolvierung der Maßnahmen wurden die Einzustellenden ausgewählt.⁹

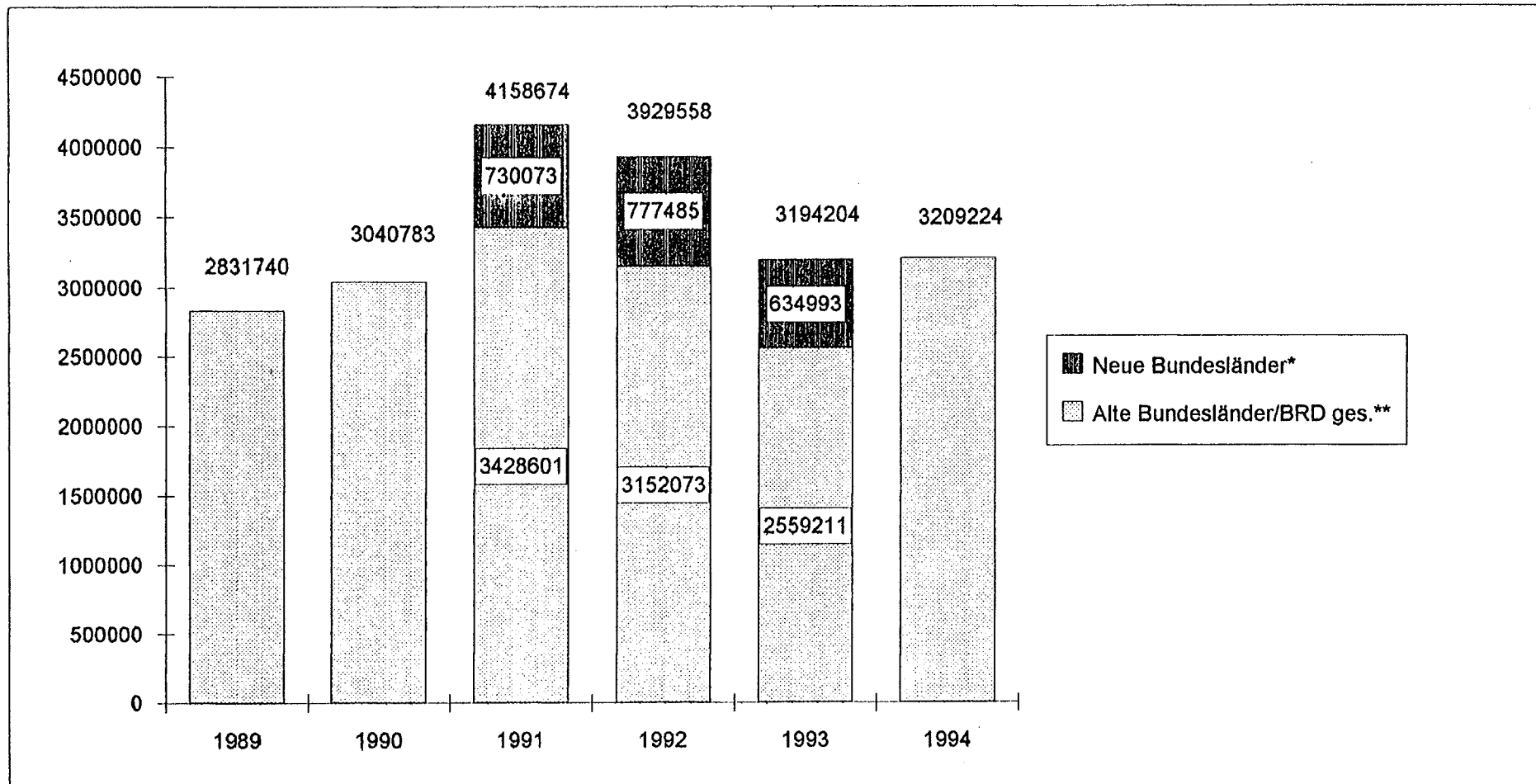
(5) Von Bedeutung für das Engagement war aber zweifelsfrei auch die Einschätzung, daß es sich für die **Absatzchancen auf dem Automobilmarkt der neuen Bundesländer** außerordentlich positiv auswirken müßte, wenn man dort nicht nur als Anbieter von heißbegehrten modernen West-Fahrzeugen auftreten könnte, sondern zugleich auch als ein Unternehmen, das bereit ist, in den neuen Bundesländern Arbeitsplätze zu schaffen und so den dortigen Kunden die Möglichkeit zu geben, über den Kauf "vor Ort" produzierter Autos dazu beizutragen, sich quasi an den eigenen Haaren aus dem (durch die Einstellung der Kombinatijsproduktion entstandenen) Sumpf zu ziehen. Dieser Aspekt war um so wichtiger, als sich sehr rasch zeigte, daß dieser Markt - sehr im Unterschied zu den anderen RGW-Staaten - sofort nach dem Beitritt einen Boom in einem von niemand erwarteten Ausmaß erlebte. Insbesondere das Jahr 1991 zeichnete sich durch einen "Jahrhundertrekord" bei den Neuzulassungen (Autohaus Nr. 4 vom 17.2.1992) aus: Gegenüber 1990 stiegen bundesweit die Zulassungen um 1,1 Mio. an, davon entfielen 730.000 auf die neuen Bundesländer (vgl. dazu auch nebenstehende Abb. 1).

In dieser Hinsicht war das Engagement in Eisenach offensichtlich erfolgreicher als das in Mosel, denn es ist Opel gelungen, die Volkswagen AG, die in den Altländern seit langem unangefochtener Marktführer ist, vom ersten Platz zu verdrängen: So konnte sich Opel in den neuen Bundesländern bereits 1991 mit einem Marktanteil von knapp 18 % und 1992 mit immer noch 16,5 % deutlich vor VW (13,7 % bzw. 14,7 %) plazieren (Autohaus Nr. 4 vom 17.2.1992/Nr. 4 vom 15.2.1993). Für diesen Erfolg war also offensichtlich nicht oder nicht in erster Linie das Investment vor Ort maßgeblich, sondern anscheinend nicht zuletzt eine effektivere Öffentlichkeitsarbeit.

Im Rahmen von Forschungsvorhaben zum Kfz-Gewerbe, die unter Beteiligung von Autoren dieses Berichts durchgeführt wurden, wurden weitere wichtige Ursachen für den besonderen Erfolg von Opel in den NBL ermittelt (vgl. dazu Mendius u.a. 1992). Unter anderem spielt eine Rolle, daß man beim Aufbau eines Netzes von markengebundenen Kfz-Betrieben

9 Da dieser Konstellation über den konkreten Einzelfall hinaus in arbeitsmarkt- und qualifizierungspolitischer Hinsicht erhebliche Bedeutung zukommt, wurde sie in einem eigenen Beitrag eingehender analysiert und bewertet (Mendius 1994, S. 10 ff.).

Abbildung 1: Zulassungen von fabrikneuen Personen- und Kombinationskraftwagen gesamt und in den neuen Bundesländern 1989 bis 1994



Quelle: VDA - Tatsachen und Zahlen 56/1992, 57/1993.

* Zulassungszahlen aus den neuen Bundesländern werden nur für die Jahre 1991 bis 1993 gesondert ausgewiesen.

** Für 1989 und 1990 liegen nur Angaben über die Zulassungen in den alten Bundesländern vor.

Angaben für 1994 enthalten die Zulassungen aus den alten und den neuen Bundesländern.

Quellen: VDA - Tatsachen und Zahlen, 58. Folge 1994; Autohaus Nr. 3/6.2.1995..

sichtlich erfolgreicher war. Insbesondere hat man weitgehend auf die Einbeziehung von in der Bevölkerung mit einem negativen Image belegten Ex-VEBs verzichtet. Außerdem wurde in der Phase des ersten Nachfrageschubs aus den neuen Bundesländern eine kurzfristige Lieferfähigkeit sichergestellt - in der offensichtlich zutreffenden Einschätzung, daß den Kunden (nachdem man ihnen vierzig Jahre lang exorbitante Wartezeiten zugemutet hatte, ohne daß sie sich dem entziehen konnten) auch Lieferzeiten von sechs bis zehn Wochen inakzeptabel erschienen, und sie - bei als ziemlich gleichwertig angesehenen Produkten - dann dem schneller verfügbaren Konkurrenzfahrzeug den Vorzug geben würden.¹⁰

(6) Eine besondere Rolle kam aber zweifellos auch der Tatsache zu, daß es an den Standorten der Kombinatbetriebe eine lange **Tradition der Automobilproduktion** (vgl. Kap. I) und **erfahrene Arbeitskräfte** gab, darunter viele Facharbeiter und Ingenieure - Berufsgruppen, die in den alten Bundesländern meist nicht ausreichend verfügbar waren. Der Qualifikationsstand dieser Fachkräfte wurde nach übereinstimmender Einschätzung als hoch (wenn auch teilweise, insbesondere im Bereich des Einsatzes moderner Verfahren, als ergänzungsbedürftig) erachtet - eine Annahme, die sich als durchaus zutreffend erwiesen hat.

(7) Weiter dürfte von Anfang an klar gewesen (oder jedenfalls sehr bald deutlich geworden) sein, daß es auf längere Zeit im Gebiet der ehemaligen DDR erhebliche **Unterbeschäftigung** geben würde, und daher **keine scharfe Konkurrenz** unter den Unternehmen um **Fachkräfte** (wie sie im Westen auch in Phasen erheblicher Unterbeschäftigung fortbestanden hat) zu erwarten wäre. Es konnte daher damit gerechnet werden, daß man in der Lage sein würde, sich aus dem großen Reservoir von Fachkräften die nach eigenen Kriterien als die "bestgeeignet" angesehenen auszuwählen - und in der Tat wurde die Möglichkeit auch entsprechend genutzt (vgl. zum Auswahlverfahren im einzelnen Mendius 1994).

(8) Ein weiterer bedeutsamer Faktor waren (und sind) die **niedrigeren Lohnkosten** in den neuen Bundesländern. Hier konnte unterstellt werden, daß sie zumindest für einen längeren Zeitraum deutlich unter denen in den alten Bundesländern liegen würden. Dies hat sich bestätigt. Zwar ist in den inzwischen getroffenen tarifvertraglichen Regelungen eine Angleichung innerhalb eines begrenzten Zeitraums vorgesehen - noch bestehen allerdings

10 Diese Lieferfähigkeit wurde wegen der damals hohen Auslastung unter Inkaufnahme von Verzögerungen in anderen Gebieten hergestellt. Profitiert haben von dieser geringen "Wartetoleranz" im übrigen auch einige ausländische Anbieter, die ebenfalls erheblich höhere Zulassungsquoten in den neuen als in den alten Bundesländern haben, wobei deren Lieferfähigkeit von dem damals und früher als in der Bundesrepublik einsetzenden Rückgang der Automobilnachfrage in den Heimatländern begünstigt wurde.

erhebliche Unterschiede. Festzuhalten ist auch, daß die reale Ost-West-Lohndifferenz oft noch deutlich höher ist, als es die geltenden Vomhundertsätze bei den Anpassungsverträgen ausweisen, da in vielen Unternehmen in den Altländern erhebliche übertarifliche Leistungen gewährt werden. Demgegenüber hat gerade Opel großen Wert darauf gelegt, die (Ost-) Tarife nicht zu überschreiten, um das Auftreten einer **Lohndrift** von Beginn an zu **verhindern**. Dies geschah teilweise offenbar auch um den Preis von Nachteilen bei der Rekrutierung für das Eisenacher Werk, weil nicht nur im nahen Hessen, sondern z.T. in benachbarten Unternehmen für besonders qualifizierte Arbeitnehmer übertarifliche Löhne gezahlt werden.¹¹

(9) Ebenfalls plausibel ist die Vermutung, daß Investoren glaubten, davon ausgehen zu können, daß in den neuen Bundesländern die Belegschaften bereit sein würden, vergleichsweise schlechtere Konditionen (z.B. bei der Entlohnung, bei Dauer und Lage der Arbeitszeit usw.) zu akzeptieren und erst recht (noch) weniger geneigt sein würden, ggf. ihre Interessen über Arbeitskämpfe durchzusetzen.¹²

Die bislang skizzierten Momente verweisen zwar auf hilfreiche, z.T. auch notwendige Vorbedingungen, die offenbar gegeben sein müssen, damit es zur Schaffung neuer Produktionsstätten kommt, und gezeigt werden konnte auch, daß der Standort Eisenach mit einer ganzen Reihe von günstigen Voraussetzungen aufwarten konnte. In der skizzierten Situation, die durch zumindest ausreichende, wenn nicht gar schon zu hohe Kapazitäten gekennzeichnet war, dürften diese Momente allein aber noch nicht ausgereicht haben, um eine derartige Erweiterungsinvestition auszulösen. Was aber gab im Fall der neuen Automobilwerke den zusätzlichen Impuls?

-
- 11 Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch, daß die tatsächliche Angleichung der Löhne an das "Westniveau" in vielen Bereichen eher länger dauern dürfte, als es in den Vereinbarungen festgelegt wurde. Denn in vielen Betrieben in den neuen Bundesländern werden - das haben auch unsere Untersuchungen gezeigt - nicht nur keine übertariflichen Löhne gezahlt, sondern die tariflichen Regelungen werden (oft im Einverständnis mit den Belegschaften) unterschritten, weil man nur so eine Chance sieht, gefährdete Arbeitsplätze zu erhalten.
 - 12 Daß die prospektive Konfliktfreudigkeit der Arbeitnehmer erheblichen Einfluß darauf hat, ob sich internationale Konzerne ansiedeln, ließe sich an einer Reihe von Beispielen neuer Werke der Automobilindustrie (etwa in England oder den USA) demonstrieren, bei denen besonderer Wert darauf gelegt wurde, die Unternehmen "gewerkschaftsfrei" zu halten.

2. Automobilherstellung in den neuen Bundesländern unter den Bedingungen der "schlanken" Produktion

Offensichtlich muß man zur Erklärung der Neuansiedlung nach weiteren Aspekten suchen. Dabei ist es hilfreich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß in der fraglichen Zeit (also ab 1990) nicht nur die bekannten weltweit tiefgreifenden politischen Umbrüche (mit ihren o.a. skizzierten Folgen im konkreten Fall) zu verzeichnen waren, sondern sich auch weitgehend zeitgleich eine grundlegende Neustrukturierung der industriellen Produktion vollzog, bei der die Automobilindustrie eine Vorreiterrolle spielte.

Sozialwissenschaftliche Studien haben seit Mitte der achtziger Jahren herausgearbeitet, daß sich im Zug der Globalisierung der Wettbewerb unter den weltweit operierenden Konzernen massiv verschärft hat. Gezeigt wurde weiter, daß in der Folge die Rationalisierungsstrategien der Großunternehmen erheblich intensiviert wurden und zudem eine neue Qualität erreicht haben: Sie richten sich sukzessive mehr und mehr nicht nur nach "innen" auf eine integrative Optimierung aller unternehmensinternen Prozesse, sondern vor allem und zunehmend auch auf die externen Unternehmen, mit denen Austauschprozesse bestehen. Diese Entwicklung wurde unter dem Begriff der "systemischen Rationalisierung" gefaßt (vgl. u.a. Altmann, Sauer 1989; Deiß, Döhl 1992; Sauer, Döhl 1994).

Bekannt wurden in diesem Zusammenhang Schlagworte wie Just-in-time-Bezug (oder -Produktion), datentechnische Vernetzung, Single- und Global-Sourcing, Total-Quality-Management usw. Allen Strategien der Automobilhersteller gemeinsam war die Zielvorstellung, die eigene Fertigungstiefe möglichst weitgehend zu senken und die - dadurch eigentlich an Bedeutung gewinnenden Zulieferer - durch geeignete Maßnahmen gleichwohl fester einzubinden und leichter steuerbar zu machen. Für die Zulieferer bedeutete das u.a. eine Vielzahl von neuen Anforderungen (Null-Fehler-Produktion, datentechnische Vernetzung, Just-in-time-Lieferung bzw. -Fertigung, verstärkte FuE-Anforderungen usw.), die verschiedentlich beschrieben und in ihren Auswirkungen analysiert worden sind (vgl. Deiß, Döhl 1992; Mendius, Wendeling-Schröder 1991). Trendsetter bei der Umsetzung dieser Konzepte waren vor allem die Automobilkonzerne. Die Diskussion in der Fachöffentlichkeit über die Implikationen der neuen Rationalisierungsstrategien war überaus rege. Vor allem in den Zulieferbetrieben - den Hauptzielgruppen der Neuausrichtung - begann man die Auswirkungen durchaus konkret zu spüren: Der Preisdruck verschärfte sich rasch (der damalige Leiter des Beschaffungswesens von GM Europe erwarb sich dabei seinen geradezu legendären Ruf); der Durchgriff auf die Lie-

feranten erreichte ein solches Ausmaß, daß den Betroffenen ihre viel beschworene unternehmerische Autonomie und Eigenverantwortlichkeit nur noch als Farce erscheinen mußte.¹³ (Hersteller-Zulieferbeziehungen entwickelten sich in der Folge auch zu einem beliebten Thema von Fachveranstaltungen und Kolloquien.)

Zu einer erheblichen Intensivierung und generellen Beschäftigung mit dem bereits eingeführten Thema kam es dann, als ab 1990 die Ergebnisse einer groß angelegten internationalen Studie des MIT zur Automobilindustrie (Womack u.a. 1990) bekannt wurden, die bei nahezu allen wichtigen Kennziffern in der **Schlüsselbranche Automobilindustrie eine nachgerade exorbitante Unterlegenheit der Fertigung in den USA und in Europa gegenüber den japanischen Herstellern** konstatierte. Zurückgeführt wurde diese Rückständigkeit primär darauf, daß man dort noch immer nach "tayloristischen Prinzipien" fertige, während in Japan die "schlanke" Produktion bereits reüssiert habe. (Unter dem bezeichnenden Titel: "Die zweite Revolution in der Autoindustrie" erschien das Buch 1991 in deutscher Sprache.)

Obwohl die außerordentlich breit angelegte Untersuchung ("five millions, five years") zu erheblichen Teilen durchaus bereits Bekanntes referierte und viele ihrer Befunde von Fachleuten mit guten Argumenten kritisiert wurden,¹⁴ erzielte sie - insbesondere in Deutschland - eine außerordentliche Wirkung, weit über die übliche "Fachöffentlichkeit" hinaus: Nicht nur, daß die Zahl der zusammenfassenden Darstellungen, Besprechungen, Kritiken und Widerlegungen sehr schnell nicht mehr zu übersehen war, die Studie - für ein "Fachbuch" ein ausgesprochener Bestseller - war auch Anlaß und Gegenstand ungezählter Veranstaltungen aller Art (vom exklusiven Symposium bis zum Volkshochschulkurs) und wurde sicher noch weit häufiger kolportiert als wirklich gelesen.

Die nachhaltige Wirkung dieser Publikation erklärt sich unseres Erachtens jedoch vor allem daraus, daß sie reichhaltige Möglichkeiten bot, einzelne herausgelöste Befunde politisch zu instrumentalisieren. Ihre Ergebnisse (oder das, was man glaubte, daraus ableiten zu können) konnten keineswegs nur von Managementvertretern zur Begründung für Rationalisierungszwänge im Unternehmen und Qualitätssteigerungs- und Kostensen-

13 Tangiert war aber nicht nur die Eigenständigkeit der Zulieferunternehmen, sondern damit auch die Möglichkeiten der dortigen Interessenvertretungen der Arbeitnehmer. Dies löste ebenfalls eine breite Diskussion aus, die u.a. zur Entwicklung erster Ansätze von Gegensteuerungsmaßnahmen führte, etwa zu Ansätzen betriebsübergreifender Kooperation (siehe auch Kap. V, Abschnitt 3.2; vgl. dazu auch Mendius, Wendeling-Schröder 1991, insbesondere Teil III und IV).

14 Als "europäische Situation" wird ein Zustand dargestellt, der zum Zeitpunkt des Erscheinens der Studie in großen Teilen bereits weit überholt war.

kungsforderungen gegenüber Lieferanten genutzt werden, auch Arbeitnehmervertreter in Betrieben und Gewerkschaften sahen in der Studie die willkommene Chance, seit langem gestellte Forderungen nach qualifizierter Tätigkeit, mehr Verantwortlichkeit (Stichwort Gruppenarbeit) und mehr Mitbestimmung besser untermauern zu können.

Es ist hier weder der Ort, die wichtigsten Botschaften der Studie nochmals zu referieren, die methodischen Schwächen zu kritisieren und die Darstellung der Automobilwirtschaft in Japan (einschließlich Zulieferung und Vertrieb/Service) mit der Realität zu vergleichen - dies ist an anderer Stelle mittlerweile umfassend geschehen -, noch kann es darum gehen, die Vielzahl der tatsächlichen Auswirkungen (die oft weit über die explizit thematisierten Zielvorstellungen hinausgingen) zu analysieren. Auch kann hier nicht der außerordentlich spannenden Frage nachgegangen werden, weshalb die Resonanz und die Wirksamkeit sehr viel höher als bei früheren Untersuchungen waren.¹⁵ Da es aber ganz unstrittig so ist, daß die Botschaften der Lean Production an den beiden neuen Automobilstandorten in Ostdeutschland - und in Eisenach zumal - eine außerordentlich wichtige Rolle gespielt haben, sollen einige der wichtigsten Aspekte, die als Strukturprinzipien von Lean Production gehandelt werden, kurz skizziert und die Frage zumindest aufgeworfen werden, wieweit sie in Eisenach real oder zumindest auf der "ideologischen Ebene" eine Rolle gespielt haben.

Exkurs

Grundprinzipien der "schlanken" Produktion

Vorauszuschicken ist, daß das, was im folgenden kurz zusammengefaßt und auf Basis der Veröffentlichung von Womack u.a. als Lean Production diskutiert wird, eines sicherlich nicht darstellt, nämlich die tägliche Realität der japanischen Produktions- und Managementpraxis. Vielmehr handelt es sich um das, was (vorwiegend amerikanische) Forscher aus ihren Analysen herausdestilliert und zu einem - nicht zuletzt industriepolitisch motivierten

15 Einiges spricht für die Vermutung, daß die Untersuchung nicht zuletzt die Funktion gehabt hat, durch die Herauspräparierung einer exorbitanten japanischen Überlegenheit gerade in den USA, deren Automobilindustrie damals in einer tiefen Krise steckte, wieder einmal so etwas wie "Aufbruchstimmung" à la "Sputnik-Schock" zu erzeugen. Die neuesten Entwicklungen bei den Erträgen jedenfalls zeigen, daß die US-Produzenten hier überaus erfolgreich waren. Und ebenso spricht einiges dafür, daß dann - möglicherweise war das weniger intendiert - auch die europäischen und insbesondere die deutschen Hersteller diesen "Mobilisierungseffekt" genutzt haben, um sonst nicht ohne weiteres durchsetzbare Veränderungen in den Produktionsstätten zu implementieren. Einige in diese Richtung zielende Überlegungen finden sich z.B. in Mendius 1992.

- Konzept zusammengefaßt haben. Weiter ist festzuhalten, daß das auf Japan bezogene empirische Material nur aus einem - wenn auch sehr wichtigen - Bereich der Wirtschaft, nämlich der Automobilindustrie und ihrem Umfeld, stammt und sich schwerpunktmäßig am Beispiel Toyota orientiert.¹⁶ Insofern stellen Lean Production und Lean Management in der bei uns diskutierten Form weniger die Abbildung japanischer Realität, als vielmehr die wissenschaftliche Synthetisierungsleistung bzw. Interpretation hiesiger Akteure dar, die stets - und oft leicht erkennbar - interessengeleitet sind.

Unter dem Schlagwort Lean Production wird in der hiesigen Diskussion vor allem eine Managementprogrammatik umschrieben, mit dem - aus dieser Perspektive zweifellos sehr plausiblen - Ziel des Abbaus bzw. der Vermeidung jeglichen Leerlaufs, jeglicher nicht unbedingt erforderlicher Reserven im personellen und materiellen Bereich.

An dieser Stelle können nur einige Punkte angesprochen werden, die als Grundprinzipien des Konzepts Lean Management gelten und zweifellos stark idealisierenden bzw. stilisierenden Charakter haben:

(1) Entscheidende Bedeutung wird der **ganzheitlichen Orientierung** beigemessen. Es wird versucht, die gesamte Automobilwirtschaft mit sämtlichen wichtigen Bereichen im Unternehmen, aber auch in der vorgelagerten Sphäre der Zulieferung und im nachgelagerten Bereich von Vertrieb und Service einzubeziehen. Darüber hinaus wird aber auch die Rolle der Wirtschaftsstruktur- bzw. Industriepolitik aufgegriffen.

(2) Die zweite wesentliche Zielvorstellung liegt in der möglichst weitgehenden Vereinfachung aller Verfahren und Abläufe, um Fehler und Leerlauf zu vermeiden (also Modulkonzepte bei den Produkten, Standardisierung von Teilen und Komponenten, problemlose Umrüstbarkeit der Anlagen statt "Überautomatisierung", Schaffung von kleinen, ohne starke direkte Steuerung von oben agierenden Arbeitseinheiten usw.).

(3) Als dritte wesentliche Erfolgsvoraussetzung wird angesehen, daß es - trotz fortbestehender funktioneller (und auch hierarchischer) Arbeitsteilung - gelingen muß, eine intensive **Kommunikation und Rückkopplung** innerhalb aller Bereiche im Unternehmen, aber vor allem auch zwischen den Sparten zu gewährleisten, und zwar sowohl von oben nach unten wie auch umgekehrt.

16 Zudem vermeidet es die Studie weitgehend, auf gesellschaftliche Rahmenbedingungen und negative Folgewirkungen einzugehen. Daß die Debatte um die Realisierung der Lean Production in den westlichen Industrieländern und vor allem auch in Deutschland zu einer Standortdiskussion ausgeweitet wurde, in der zunehmend auch sozialstaatliche Errungenschaften zur Disposition gestellt werden, zeigt u.E. jedoch deutlich, daß diese neuen Unternehmenskonzepte und die Verfassung der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen (und deren Veränderung) zwei Seiten ein und derselben Medaille sind.

(4) Bezüglich der Arbeitsorganisation wird Lean Production in Kontrast gesetzt zum Taylorismus. Während man unterstellt, daß dessen Prinzipien in den USA, aber auch in Europa ungebrochen fortherrschen, wird gleichzeitig behauptet, daß er in der "schlanken" Produktion zugunsten komplexer ganzheitlicher Tätigkeiten überwunden sei.

Als exzellente Produktivitätsquelle wird die **Gruppenarbeit** insbesondere auch in der Fertigung angesehen, die die MIT-Forscher in der japanischen Automobilindustrie quasi flächendeckend vorgefunden zu haben glauben.¹⁷

(5) Als weiteres Prinzip schließlich wird propagiert, daß es eine wechselseitige Bereitschaft geben muß, durchweg - also bezogen auf Beschäftigte, auf Kunden und auf Lieferanten - langfristige, durch Konsens geprägte Austauschbeziehungen einzugehen. Dabei soll gewährleistet sein, daß alle Beteiligten von dieser Kooperationsbeziehung profitieren (ohne daß irgend ein Zweifel an der Gesamtführerschaft des Zentralunternehmens - in unserem Fall also der Automobilhersteller - aufkommen kann).

(6) Ganz besondere Bedeutung mißt das Lean-Production-Konzept deshalb dem **Zuliefersystem** zu, da einer der Hauptgründe des Erfolgs der japanischen Automobilproduzenten in deren besonders **niedriger Fertigungstiefe** (verbunden mit weitgehender Just-in-time-Produktion oder doch zumindest -Anlieferung) gesehen wird. Die niedrige Fertigungstiefe geht bemerkenswerterweise einher mit einer vergleichsweise geringen Zahl von Direktlieferanten.

Ins Blickfeld gerückt werden allerdings nur die - vergleichsweise wenigen - **Zulieferer der ersten Stufe**. In Japan sind diese derart intensiv mit ihren Abnehmern verbunden, wie es unter unseren Bedingungen kaum vorstellbar erscheint: bis zur weitgehenden Selbstaufgabe aller unternehmerischen Autonomiespielräume nämlich. Als beispielhaft wird diese Hersteller-Zulieferbeziehung angesehen, weil sie auf längerfristige Zusammenarbeit ausgelegt sein soll, die auf einem sogenannten **Grundvertrag** basiert. Als dessen zentrales Prinzip wird die gemeinsame Verpflichtung deklariert, alles zu tun, um gemeinsam eine möglichst hohe Qualität und Produktivität zu erreichen.

Konkret soll damit z.B. einhergehen, daß bei der Planung neuer Modelle die Zulieferer bereits in einem frühen Stadium der Entwicklung einbezogen werden. Ingenieure der Zulieferer in die Entwicklungsteams beim Hersteller integriert werden, Know-how in großem Umfang wechselseitig transferiert wird usw.

17 Es sei an dieser Stelle nur darauf verwiesen, daß das, was in der japanischen Automobilindustrie als Gruppenarbeit wahrgenommen wird, weder dem entspricht, was in der gewerkschaftlichen Diskussion gefordert, noch mit dem gleichzusetzen ist, was mittlerweile auch in einigen Automobilwerken in Deutschland praktiziert wird. Insbesondere haben die "Gruppen" in Japan keine oder allenfalls minimale Autonomiespielräume, sie können ihre Sprecher nicht selbständig wählen usw. (vgl. auch Altmann 1995).

Es wird unterstellt, daß der vorbehaltstfreie Austausch wirklich praktiziert wird, und zwar weil es in Japan zwischen Lieferanten und Abnehmern eine **gemeinsame und gleichberechtigte Preisfestsetzung** geben soll, die - so jedenfalls die Darstellung - nach nachvollziehbaren Kriterien erfolgt und einerseits dem Prinzip verpflichtet ist, die **Kosten ständig weiter zu senken**, andererseits aber gleichwohl **auskömmliche Renditen für alle Beteiligten** gewährleistet. Die gemeinsame Planung stetiger Kostensenkungen (über mehrere Jahre) erfordert weiter eine wechselseitig völlige Offenlegung aller kalkulationsrelevanten Sachverhalte. Erreicht der Zulieferer während der Vertragslaufzeit Kostensenkungen über das vereinbarte Maß hinaus - so jedenfalls die Aussage der MIT-Studie -, stehen die Gewinne ihm allein zu. Einseitige Forderungen nach Preissenkungen oder die Drohung seitens des Abnehmers, günstigere Anbieter zu berücksichtigen - bei uns nach Lieferantenaussage noch immer weit verbreitet - soll es während der Vertragslaufzeit nicht geben. Daher setzt das Prinzip auch nicht, wie oft angenommen wird, einseitiges Vertrauen in die andere Seite voraus. Es beruht darauf, daß man zum Erreichen der Ziele einerseits wechselseitig aufeinander angewiesen ist, und auf der anderen Seite bereit ist, die im gemeinsamen Interesse getroffenen Regeln strikt einzuhalten.

(7) Besondere Bedeutung haben Lean Management und Lean Production schließlich auch für den Bereich der **Personalwirtschaft**.

Als ein zentrales Element gilt die **lebenslange Beschäftigungsgarantie** (allerdings nur für die Stammarbeitskräfte der zentralen Großunternehmen), verbunden mit einem **stetigen Qualifizierungsprozeß**, der nicht zuletzt auch die Produktionsarbeiter einbegreift - wobei allerdings die Inhalte und Zielsetzungen der Qualifizierung deutlich von dem bei uns Gewohnten abweichen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist darin zu sehen, daß die Statusunterschiede zwischen Arbeitern und Angestellten (an deren Beseitigung wir uns in der Bundesrepublik seit vielen Jahren mit allerdings nur sehr mäßigem Erfolg versuchen) eine wesentlich geringere Rolle spielen sollen als bei uns, und daß auch die Differenzierung der Entgelte erheblich geringer ist als bei uns üblich. Zusammen mit der durchgängigen Praxis, Führungskräfte alle wichtigen Unternehmensfunktionen durchlaufen zu lassen (was ausdrücklich auch die Ausübung produktiver Tätigkeiten in der Fertigung einschließt), soll diese Struktur die Verständigung zwischen Werkstatt und Büro, zwischen Produktion und Entwicklung usw. nachhaltig erleichtern.

Ein besonders auffälliger Unterschied zur hiesigen Praxis wird in der intensiven Beteiligung aller Arbeitskräfte an der Optimierung sämtlicher Abläufe in Produktion und Verwaltung gesehen. Der sogenannte **kontinuierliche Verbesserungsprozeß** soll dazu führen, daß sich die gesamte Belegschaft in dem Bestreben verbindet, optimale Produktivitätskennziffern zu erreichen.

Worin liegt nun die Bedeutung des - hier notgedrungen extrem verkürzt dargestellten - Lean-Production-Konzepts? Zunächst ist nochmals festzu-

halten, daß inzwischen vielfach und überzeugend nachgewiesen wurde, daß die Realität auch in der japanischen Automobilwirtschaft in keiner Weise der "message" von der "zweiten Revolution in der Autoindustrie" entspricht (vgl. Altmann 1995; Jürgens 1992), weshalb wir uns an dieser Stelle auf einige Hinweise beschränken können. So wird in Japan keineswegs durch die Bank wirklich "schlank" produziert (die jüngst vermeldete Schließung eines wichtigen Nissan-Werks bei Tokio wegen unzureichender Produktivität ist nur ein Beispiel). Auch die gern angestellten Produktivitätsvergleiche (besonders die Kennziffer "benötigte Fertigungsstunden pro Fahrzeug" wurde häufig herangezogen, um die europäische bzw. deutsche Rückständigkeit zu untermauern) sind wenig aussagefähig, da es an wirklich verlässlichen Vergleichsgrundlagen fehlt. Gruppenarbeit nach japanischem Muster hat mit der hier geforderten bzw. praktizierten Variante kaum etwas gemeinsam usw.

Gleichwohl hat die Lean-Production-Welle sicherlich maßgeblich dazu beigetragen, daß auch in der Bundesrepublik in vergleichsweise kurzer Frist erhebliche Veränderungen insbesondere in der Automobilproduktion durchgesetzt werden konnten. Vor allem ist diese Debatte auch genutzt worden, um an den neuen Standorten eine Fabrikorganisation nach "modernsten Gesichtspunkten" zu installieren.

3. Lean Production "made in Eisenach"

Der Aufbau des Werks Eisenach fiel also in eine Zeit, in der die Lean-Production-Debatte in vollem Gang war. Vom Investor wurde kein Zweifel daran gelassen, daß das neue Werk nicht nur technisch auf dem modernsten Stand, sondern insgesamt und umfassend auf die Erfordernisse der "schlanken" Produktion ausgerichtet sein sollte. Das Ziel war es, mit den fortgeschrittensten japanischen Fertigungsstätten nicht nur im Hinblick auf die wichtigen Kennziffern gleichzuziehen, sondern sie tendenziell zu übertreffen.

Folgerichtig wurde von Beginn an darauf geachtet, das Werk nur auf die als unabdingbar erachteten Kernbereiche zu beschränken und ansonsten die günstigsten Bezugsquellen zu nutzen. Zu den wichtigen Grundentscheidungen gehört auch jene, sich Kostenvorteile dadurch zu sichern, daß das Werk von Anbeginn für einen Dreischichtbetrieb ausgelegt wurde, was es bis dahin in der deutschen Automobilindustrie nicht gab (vielmehr herrschte hier die Zweischichtarbeit - mit einigen Ausnahmen rollierender längerer Schichtzeiten usw.). Außerdem wurde ein lean-production-erfahrener Ma-

nager an die Spitze des Werks gestellt. Schließlich wurde versucht, zunächst durch ein hochsophistisches Auswahlverfahren, das neben Qualifikationen insbesondere auch die "Einstellung" zu dem "neuen Konzept" in den Mittelpunkt stellte (vgl. Mendius 1994) sowie durch umfassende nachgeschaltete Motivationsaktivitäten bei der Belegschaft einen starken, auch emotionalen Bezug zum Gesamtkonzept zu schaffen. Jeder Mitarbeiter sollte nicht nur für das "Mitmachen" gewonnen werden, sondern auch als "Missionar" des Konzepts gegenüber neu hinzukommenden Kollegen fungieren.

Betrachtet man die inzwischen erreichten Ergebnisse, so kann kaum ein Zweifel daran bestehen, daß es in hohem Maß gelungen ist, die entsprechenden Zielvorstellungen umzusetzen: Das neue Werk konnte die Produktion weitgehend planmäßig aufnehmen, es fertigt - solches jedenfalls wird immer wieder vermeldet - Fahrzeuge auf einem überdurchschnittlichen Qualitätsstandard. Die Produktionszeiten pro Fahrzeug konnten auf ein bis dato in Europa nicht erreichtes Niveau abgesenkt werden (es soll aber selbstverständlich auch künftig ständig weiter reduziert werden).¹⁸ Das Werk ist hochflexibel - man hat den Wechsel vom Astra zum Corsa bewältigt und fertigt zugleich noch in geringer Stückzahl den Vectra. Ein noch überzeugenderer Erfolgsbeweis des neuen Konzepts ist aber darin zu sehen, daß es - nicht zuletzt aufgrund des entsprechenden Engagements der Arbeitsgruppen im Werk, die laufend produktivitätssteigernde (und personaleinsparende) Verbesserungsvorschläge einbringen - gelungen ist, die ursprünglich geplante Beschäftigtenzahl bereits während der Einlaufphase ständig nach unten zu korrigieren.

Betrachtet man diese Aspekte, dann wird auch deutlich, worin die letztlich - neben den oben erwähnten, zweifellos auch wichtigen Faktoren - die Gründe gelegen haben dürften, trotz ausreichender Kapazitäten ein neues Werk zu bauen.

Maßgeblich war offenbar, daß hier die Chance gesehen wurde, **in Deutschland ein hocheffektives Lean-Production-Werk** zu errichten und dabei Bedingungen vorzufinden, die es zugleich problemlos möglich machen, die darin liegenden Potentiale tatsächlich zu nutzen.

Zwar lassen sich einzelne Momente des Konzepts der "schlanken" Produktion auch in bestehenden, älteren Produktionsstätten (im GM-Jargon

18 Bis zur Jahresmitte 1994 konnte die durchschnittliche Produktionszeit pro Fahrzeug auf 21 Stunden gesenkt werden (TA, MA vom 21.9.1994), bis zum Jahresende 1994 soll eine Produktionszeit von weniger als 20 Stunden/Fahrzeug erreicht werden (TA vom 10.12.1993).

spricht man von "brown fields") realisieren.¹⁹ Lean Production in Konsequenz aber setzt neue, entsprechend ihren Eigengesetzlichkeiten gestaltete Fertigungsstätten ("green fields") voraus. Und sie setzt Belegschaften voraus, die bereit sind, sich den daraus abgeleiteten Sachnotwendigkeiten nicht nur unterzuordnen, sondern sie zu akzeptieren oder sogar sie sich zu eigen zu machen.

Hier liegt - in Verbindung mit den oben diskutierten Momenten - der Schlüssel zur Erklärung: Schon wegen der ungünstigeren Kostensituation (höhere Löhne, teure, schwer verfügbare geeignete Grundstücke usw.), wegen absehbarer Widerstände der betrieblichen und überbetrieblichen Arbeitnehmervertretungen usw. wäre unter den Bedingungen der Kapazitätssituation um 1990 eine neue Lean-Production-Fabrik in den alten Bundesländern kaum gebaut worden. Erst in Verbindung mit den Sonderbedingungen in den neuen Bundesländern stellte sich die Situation als so attraktiv dar, daß das Experiment begonnen wurde und dann auch rasch zum gewünschten Erfolg führte.

Dabei - und auch dieser Aspekt dürfte von Anfang an bei den Überlegungen eine Rolle gespielt haben - sind die **neuen Standorte nicht nur für sich betrachtet erfolgreich**. Ihre Existenz dürfte darüber hinaus auch wesentlich dazu beigetragen haben, daß sich die **Produktivität der alten Standorte** in Westdeutschland ebenfalls außerordentlich rasch und nachhaltig **erhöht** hat.

Zu den wichtigsten Instrumenten des Inganghaltens der Rationalisierungsspirale (oder in Lean-Production-Terminologie: des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses) gehört das Fördern des **Standortwettbewerbs** innerhalb von Großkonzernen auf nationaler und internationaler Ebene.

So hat das Beispiel Eisenach zweifellos wesentlich mit dazu beigetragen, daß auch in anderen deutschen GM-Standorten eine Vielzahl von produktivitätssteigernden Maßnahmen implementiert werden konnte.

19 Dies ist in den letzten Jahren auch in den alten Bundesländern in erheblichem Umfang geschehen: Systematisches Eliminieren jeglicher "Leerläufe", Installierung des "kontinuierlichen Verbesserungsprozesses", Einführung von Gruppenarbeit (wobei sich hinter diesem Begriff sehr unterschiedliche Kooperationsformen verstecken können), weitere Verringerung der Fertigungstiefe, aber auch Maßnahmen zur Reduktion der Fehlzeiten sind an der Tagesordnung, Produktivitätssteigerungen kaum gekannten Ausmaßes sind die Folge (150.000 Beschäftigte weniger in der deutschen Automobilindustrie im Jahr 1993 als im Vorjahr, bei wieder steigender Produktion; vgl. VDA 1993).

Außerordentlich begünstigt wurde der Standortwettbewerb (wie die gesamte Produktivitätsspirale) zweifellos durch den massiven Nachfrageeinbruch, den die Autoindustrie ab 1992 zu verzeichnen hatte. Erheblicher Personalminderbedarf war die Folge (bzw. die Streckung der Ausbaupläne in Eisenach und vor allem in Mosel). Dies führte wiederum - wie meist in solchen Phasen - schon über den Rückgang von Fehlzeiten usw. zu steigender Produktivität, vor allem aber erhöhte sich auch die Bereitschaft der Belegschaften bzw. ihrer Vertretungen, um der Arbeitsplatzsicherheit willen Rationalisierungsmaßnahmen hinzunehmen.

Diese Entwicklungen führten verständlicherweise auch zu Dissonanzen zwischen den Betriebsräten in den neuen Werken in den NBL auf der einen und jenen in den "Stammbetrieben" auf der anderen Seite. Dabei sehen letztere ihre Position durch das Entstehen der neuen Standorte geschwächt und zwar nicht nur oder nicht einmal in erster Linie wegen konkurrierender "Kapazitätsinteressen". Im Fall Opel wurde dieses Problem mit dem Übergang in Eisenach von der Astra- zur Corsa-Fertigung von der nationalen Ebene - Astra-Fertigung in Bochum und Eisenach - auf die internationale Ebene - Corsa-Fertigung jetzt in Zaragoza und Eisenach - verlagert und somit in dieser Perspektive weitgehend entschärft. Bei VW dagegen besteht für den Golf nach wie vor eine Kapazitätskonkurrenz zwischen Wolfsburg und Mosel/Zwickau.

Als noch weit problematischer wird es angesehen, daß die Arbeitnehmervertretungen an den neuen Standorten bereit waren, Regelungen zu akzeptieren, die bislang in der Bundesrepublik verhindert worden waren (wichtig in diesem Zusammenhang ist die regelmäßige Dreischichtarbeit in Eisenach), bzw. daß sie nicht gewillt oder in der Lage waren, Vereinbarungen durchzusetzen, die an den alten Standorten gelten (z.B. Wahl der Arbeitsgruppensprecher durch die Belegschaft statt Einsetzung durch das Unternehmen). Festzuhalten ist, daß es inzwischen auch im Stammwerk von Opel in Rüsselsheim bei der Produktion des neuen Omega Nacharbeit gibt (wenn auch zunächst nur mit reduzierter Mannschaft und einem begrenzten Zeitraum), eine Situation, von der viele glauben, daß sie ohne das Beispiel Eisenach nicht eingetreten wäre.²⁰

Die Schaffung "schlanker" Produktionsstätten stand um 1990 für alle wichtigen Automobilhersteller auf der Tagesordnung. War man bislang davon ausgegangen, daß dies mit modernen japanischen Fertigungsstätten (bzw. deren "Transplants") konkurrenzfähigen Kosten und Produktivitätsgraden

20 Eine Hauptursache der Schwierigkeiten, diese Standortkonkurrenz auf der Ebene der Arbeitnehmervertreter zu unterbinden, wird darin gesehen, daß die neuen Werke nicht in den Gesamtbetriebsräten vertreten sind, da es sich - im Unterschied zu den verschiedenen Standorten in den Altländern - um eigenständige GmbHs handelt. Aussagen aus dem Eisenacher Betriebsrat gehen dahin, daß man die Nichteinbindung in den Gesamtbetriebsrat sogar für vorteilhaft hält, weil man sonst möglicherweise Gefahr gelaufen wäre, als Minderheit in diesem Gremium seine spezifischen Interessenlagen nicht angemessen einbringen zu können.

nur auf der "grünen Wiese" und in Ländern mit niedrigen Arbeitskosten möglich sein würde, so ergab sich mit dem Beitritt der neuen Bundesländer in Deutschland eine andere Situation mit einer Vielzahl von neuartigen Rahmenbedingungen. Sie alle zusammengekommen haben es offensichtlich attraktiv erscheinen lassen, entsprechende Konzepte auch hier zu installieren. Betrachtet man aus Sicht der Konzerne die vor Ort erzielten Ergebnisse und die umfassenden mittelbaren positiven Folgen auch an den "alten" Standorten, so kommt man kaum umhin, dem Vorgehen einen umfassenden Erfolg zu attestieren.²¹

21 Daß sich die Situation aus der Perspektive der Einbeziehung örtlicher Zulieferer und der Beschäftigungswirkungen nicht so uneingeschränkt positiv darstellt, wird in Kap. IV analysiert.

III. Der Umbruch auf dem Arbeitsmarkt - Vergleich der Entwicklung auf unterschiedlichen Aggregatebenen

Die dramatische Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt in den neuen Bundesländern insgesamt spiegelte sich auch in Thüringen sowie in der unmittelbaren Untersuchungsregion wider. Zum Zeitpunkt der Konzipierung des Untersuchungsdesigns war zwar schon unübersehbar (auch wenn im politischen Bereich von maßgeblichen Akteuren nach wie vor ungebrochener Optimismus zur Schau getragen wurde), daß es massive Rückgänge bei der Produktion und damit auch bei der Beschäftigung geben würde. Das Ausmaß des tatsächlich zu verzeichnenden Einbruchs übertraf dann aber doch die Erwartungen skeptischer Beobachter. Neben den unvermeidlichen Friktionen der Transformation eines Wirtschaftssystems, dessen Zustand sich real als weit desolater erwies, als es selbst scharfe Kritiker der Zentralverwaltungswirtschaft erwartet hatten, kam - wie in anderen Teilen des Berichts ausgeführt - zum einen hinzu, daß nicht alle Möglichkeiten der Erhaltung und Modernisierung von Betrieben und Arbeitsplätzen optimal genutzt wurden und zum anderen (und vor allem), daß die Bundesrepublik insgesamt - wenn auch mit einer nicht zuletzt "vereinigungsbedingten" Verzögerung - von der weltwirtschaftlichen Rezession erfaßt wurde.

Da kein Zweifel daran bestehen konnte, daß die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt für die Bearbeitung der Untersuchungsfragestellung von großer Bedeutung sein würde, wurde sofort nach Projektstart damit begonnen, eine entsprechende Datensammlung aufzubauen. Bekanntlich waren damals die entsprechenden Berichtssysteme erst im Aufbau, viele Daten demzufolge nicht oder in nicht mit der Systematik der alten Bundesländer vergleichbaren Form verfügbar.¹ Außerdem gab es im Laufe der Zeit eine ganze Reihe von Definitions- bzw. Abgrenzungsänderungen. Die Hauptfunktion der laufenden Erhebung und Aufbereitung der Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsdaten lag (zusammen mit der Sichtung und Dokumentation der einschlägigen regionalen und überregionalen Zeitungen und Zeitschriften) darin, zu einem verlässlichen Interpretationshintergrund für die qualitativen Arbeiten beizutragen. Entsprechend sind die Ergebnisse dieser Arbeiten auch in die inhaltlichen Berichtsteile eingegangen, teilweise sind Datenreihen dort eingebaut, teilweise wird auf sie verwiesen.

1 Mit entsprechenden Problemen waren auch andere sozialwissenschaftliche Untersuchungen in den neuen Ländern konfrontiert. So verweist etwa Miegel (im Vorwort von Müller Syring 1994) auf nur lückenhaft vorhandenes statistisches Material, was auf die im Untersuchungszeitraum erst im Aufbau begriffenen thüringischen Regionalstatistiken zurückzuführen sei.

Zwischenzeitlich hat sich die Datenlage erheblich verbessert, viele Zahlenreihen, die damals - oft mit komplizierten Verfahren - erstellt werden mußten, liegen mittlerweile aufbereitet vor. Außerdem sind zwischenzeitlich zahlreiche Abhandlungen über die Arbeitsmarktentwicklung in den neuen Ländern erschienen, auf die die Forschung künftig zurückgreifen kann. Daher wird auf eine umfassende Dokumentation der Ergebnisse der - für die Abwicklung des Projekts sehr wichtigen - Datenrecherchen an dieser Stelle verzichtet.² Im folgenden werden - insbesondere für Leser, die die Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt nicht im einzelnen verfolgt haben oder diese nochmals rekapitulieren möchten - eine Zusammenfassung wichtiger Entwicklungstrends vorgestellt. Soweit von der Datenseite her möglich, werden dabei verschiedene Aggregatebenen einbezogen - vor allem auch in der Perspektive, die zeigen soll, wieweit es Sonderentwicklungen gegeben hat. Einbezogen wurden die neuen Bundesländer insgesamt, das Land Thüringen, der Arbeitsmarktbezirk Gotha (als die Untersuchungsregion im weiteren Sinne) und der Einzugsbereich der Nebenstelle Eisenach, der im Untersuchungszeitraum (also bis etwa Mitte 1994) deckungsgleich mit dem Landkreis Eisenach als der unmittelbaren Untersuchungsregion war.³

Hintergrund der Wahl dieser Ebenen war, daß davon ausgegangen wurde, daß die erwarteten Beschäftigungseffekte der Neuansiedlung (also Arbeitsplätze im Opel-Werk selber sowie im Umfeld) sich hier niederschlagen würden. Zusätzlich einbezogen wurde der Arbeitsamtsbezirk Zwickau als der andere Standort in den neuen Bundesländern, an dem ein neues Automobilwerk (VW in Mosel) errichtet wurde, um die Möglichkeit zu haben, zu sehen, ob sich hier ähnliche oder abweichende Entwicklungen wie im Raum Eisenach ergeben würden.

Bevor in den folgenden Ausführungen auf die Beschäftigungs- und Arbeitsmarktentwicklungen eingegangen wird, sollen zunächst einige Anmerkungen zur Bevölkerungsentwicklung in Thüringen und den einbezogenen Arbeitsamtsbezirken erfolgen. Dabei ergeben sich erste wichtige Hinweise zum Verständnis - etwa hinsichtlich des Umfangs des Erwerbspersonenpotentials und dessen Entwicklung im Zeitverlauf durch Abwanderung und berufsbedingtes Pendeln - arbeitsmarktpolitischer Indikatoren.

2 Vergleiche dazu die Graphiken und Tabellen im Anhang.

3 Die kommunale Neugliederung der Kreise bis zum 1.7.1994 im Zuge der Gebietsreform in Thüringen bleibt bis zum Jahresende 1994 für die Arbeitsmarktstatistik ohne Wirkung: "Strukturell umfassen die Dienststellen nach wie vor die selben Kreise wie vor der Gebietsreform" (Arbeitsamt Gotha 1994, S. 7). Daher ist die Vergleichbarkeit der dargestellten Zeitreihen in bezug auf die unterschiedlichen regionalen Ebenen während des Untersuchungszeitraums gewährleistet.

1. Wohnbevölkerung: Thüringen, Arbeitsamtsbezirk Gotha, Kreis Eisenach

Thüringen ist mit einer Fläche von 16.175 qkm das kleinste unter den neuen Bundesländern, das Gebiet Thüringens umfaßt 4,5 % des Gebiets der gesamten Bundesrepublik. In West-Ost-Richtung beträgt die größte Ausdehnung 192 km, in Nord-Süd-Richtung 159 km. Das Land grenzt an drei westliche Bundesländer, neben Niedersachsen an Hessen und Bayern. Etwa ein Drittel des Landes ist mit Wald bedeckt, knapp 50 % werden landwirtschaftlich genutzt (DIW 1994, S. 5).

Der Landkreis Eisenach (Thüringen) gehört mit drei anderen Landkreisen⁴ (Gotha, Bad Langensalza, Mühlhausen) zum Arbeitsamtsbezirk Gotha, der wiederum einer von 15 Bezirken des Landesamtsamts Sachsen-Anhalt/Thüringen ist. Das Hauptamt Gotha unterhält drei Nebenstellen, darunter eine in Eisenach. Der Arbeitsamtsbezirk Gotha umfaßt die vier Kreise Gotha, Eisenach, Bad Langensalza und Mühlhausen. Die Region insgesamt hat eine Fläche von 2.557 qkm.⁵ Sie grenzt im Westen - vornehmlich mit dem Landkreis Eisenach - an das Bundesland Hessen und ist durch zwei Hauptverkehrsstraßen (eine Eisenbahnhauptstrecke und eine Bundesautobahn) traditionell gut an das überregionale deutsche Verkehrsnetz angeschlossen, d.h. auch an Westdeutschland angebunden, und in Ost-West-Richtung überdurchschnittlich gut verkehrstechnisch erschlossen.

Ende 1989 zählte die Wohnbevölkerung des Arbeitsamtsbezirks Gotha (der die vier Kreise Gotha, Eisenach, Bad Langensalza und Mühlhausen umfaßt) 392.616 Personen, davon waren 256.459 oder 65,3 % im arbeitsfähigen Alter (15 bis 64 Jahre alt). Damit wohnten zu diesem Zeitpunkt 14,6 % der Bevölkerung Thüringens im Arbeitsamtsbezirk Gotha, und es arbeiteten dort 14,7 % der Erwerbstätigen dieses Bundeslandes.

Bis zum 31.12.1990 hatte die Wohnbevölkerung im Arbeitsamtsbezirk von 392.616 auf 380.335 (oder um 3,1 %) abgenommen, die Zahl der Personen im arbeitsfähigen Alter war auf 254.455 (oder um 1 %) gesunken. Der Anteil der 60- bis 64jährigen an der Wohnbevölkerung im erwerbsfähigen Alter lag Ende 1990 bei 5,5 % (absolut: 21.018); der Anteil der Kinder (unter 15 Jahre) an der Wohnbevölkerung insgesamt betrug 19,1 %. Damit war das Arbeitskräftepotential hinsichtlich seiner Alterszusammensetzung in

4 In den Grenzen bis zur Gebietsreform im Juli 1994; vgl. auch Fußnote 3.

5 Der Landkreis Eisenach umfaßt 708,4 qkm und ist der zweitgrößte des Freistaates Thüringen (Müller Syring 1994, S. 8).

den Randbereichen ähnlich strukturiert wie im Durchschnitt Thüringens und des Beitrittsgebiets insgesamt (Übersicht 1 im Anhang).⁶

Über den gesamten betrachteten Zeitraum zeigt sich, daß die Abnahme der Bevölkerung auf allen Ebenen mit etwa gleicher Geschwindigkeit verlief und insgesamt zwischen etwa -5,6 % (Gotha) und -5,8 % (Eisenach) betrug, während Thüringen dazwischen liegt (-5,7 %). Die stärksten Abgänge - und dies gilt wiederum für alle drei regionalen Einheiten - fanden in den Jahren 1989/90 und 1990/91 statt. Auch in dieser Perspektive zeigt sich eine in etwa gleichgerichtete regionale Entwicklung, wobei 1989/90 die Wohnbevölkerung mit jeweils etwa 3 % in allen drei betrachteten Regionen (Eisenach, Gotha, Thüringen) am stärksten schrumpfte. Etwas verlangsamt setzte sich dieser Prozeß mit gut 1 % zwischen 1990 und 1991 fort. Dabei scheinen diese Entwicklungen zu Beginn der 90er Jahre durchaus typisch für die gesamte Situation in den neuen Bundesländern gewesen zu sein. Insgesamt nahm dort die Wohnbevölkerung zwischen 1990 und 1991 um knapp 1,4 % ab.⁷

Der Ende der 80er Jahre eingeleitete Rückgang der Wohnbevölkerung im Arbeitsamtsbezirk Gotha setzte sich bis 1993 auf 370.255 Personen fort. Erst 1994⁸ erfolgte wieder ein leichter Anstieg auf 370.592 Personen. Eine tendenziell ähnliche Entwicklung der Wohnbevölkerung zeigt die Betrachtung der im Vergleich zum Arbeitsamtsbezirk Gotha kleineren regionalen Einheit, dem Kreis Eisenach einerseits und der übergeordneten Ebene des Bundeslandes Thüringen andererseits. Im Kreis Eisenach verringert sich die Wohnbevölkerung zwischen 1989 und 1994 von knapp 114.000 Einwohnern auf gut 107.000, in Thüringen von knapp 2,7 Mio. auf gut 2,5 Mio. Wie im Bezirk Gotha ergibt sich im betrachteten Zeitabschnitt eine kontinuierliche Abnahme der Wohnbevölkerung, die sich jedoch - im Unterschied zu Gotha - auch 1994 fortsetzt (Tab. 1).

Offensichtlich in engem Zusammenhang ist die Bevölkerungsabnahme in den neuen Bundesländern insgesamt und damit auch in Thüringen zu sehen mit den umfangreichen **Wanderungsbewegungen** im Übergang von den 80er zu den 90er Jahren. Nach der Massenflucht aus der DDR im Jahre 1989 verließen allein in den ersten neun Monaten des Jahres 1990 über 200.000 Menschen die DDR. Dadurch verringerte sich die Einwohnerzahl auf etwa 16 Mio., nachdem sie im Jahre 1988 noch 16,6 Mio. betragen hatte. Besonders betroffen von diesem Bevölkerungsschwund war offenbar die

6 Die entsprechenden Quoten für das alte Bundesgebiet lagen Ende 1989 bei 7,9 % und 15,1 %.

7 Im Arbeitsamtsbezirk Zwickau lag diese Quote mit knapp 1,5 % noch darüber.

8 Für 1994 beziehen sich die Angaben immer auf das erste Quartal.

Tabelle 1: Entwicklung der Wohnbevölkerung und des Erwerbspersonenpotentials im Kreis Eisenach, im Arbeitsamtsbezirk Gotha und in Thüringen

Tabelle 1a: Entwicklung der Wohnbevölkerung 1989 bis 1994*

	Kreis Eisenach	Veränderung gegenüber ..		Bezirk Gotha	Veränderung gegenüber ..		Thüringen	Veränderung gegenüber ..	
	absolut	1989	Vorjahr	absolut	1989	Vorjahr	absolut	1989	Vorjahr
1989	113832	100,00%	-	392616	100,00%	-	2683877	100,00%	-
1990	110135	96,75%	-3,25%	380335	96,87%	-3,13%	2605319	97,07%	-2,93%
1991	108675	95,47%	-1,33%	375781	95,71%	-1,20%	2574431	95,92%	-1,19%
1992	108170	95,03%	-0,46%	371271	94,56%	-1,20%	2545808	94,86%	-1,11%
1993	107275	94,24%	-0,83%	370255	94,30%	-0,27%	2532799	94,37%	-0,51%
1994	107184	94,16%	-0,08%	370592	94,39%	0,09%	2528924	94,23%	-0,15%
1994 - 1989	-6648	-5,84%		-22024	-5,61%		-154953	-5,77%	

Tabelle 1b: Entwicklung des Erwerbspersonenpotentials 1989 bis 1992*

	Kreis Eisenach	Anteil an der Wohnbevölk.	Bezirk Gotha	Anteil an der Wohnbevölk.	Thüringen	Anteil an der Wohnbevölk.
1989	74586	65,52%	256459	65,32%	1748819	65,16%
1990	74219	67,39%	254455	66,90%	1737840	66,70%
1991	73198	67,35%	251572	66,95%	1720699	66,84%
1992	73208	67,68%	249682	67,25%	1713132	67,29%
1992 - 1989	-1378		-6777		-35687	
in %	-1,85%		-2,64%		-2,04%	
Zum Vergleich: Entwicklung der Wohnbevölkerung 1989 bis 1992						
1992 - 1989	-5662		-21345		-138069	
in %	-4,97%		-5,44%		-5,14%	

*Alle Angaben beziehen sich auf den Bestand am jeweiligen Jahresende, für 1994 auf das erste Quartal.

Quelle: IAB-Werkstattberichte - "Aktuelle Daten vom Arbeitsmarkt Neue Bundesländer", Rudolph 1992,

Statistisches Jahrbuch Thüringen, Ausgabe 1994, statistische Materialien des Thüringer Landesamts für Statistik.

Region bzw. das Land Thüringen, wobei in einer ersten großen Welle zwischen 1989 und Ende 1990 etwa 100.000 Personen abwanderten. Während der ersten Hälfte des Jahres 1991 verließen Thüringen nochmals etwa 10.000 Personen. Als Motiv entscheidend für die Abwanderung waren in vielen Fällen die schlechten regionalen Beschäftigungs- und/oder Verdienstperspektiven. Verwiesen wird darauf, daß die ursprüngliche Vermutung, Bewohner von ostdeutschen Regionen, die an die alten Bundesländer grenzen - Thüringen grenzt an Hessen, Bayern und Niedersachsen - würden eher pendeln und deshalb sei eine schwächere Ausprägung von Abwanderungen zu erwarten, offenbar so nicht eingetroffen ist (Schuster 1994, S. 1).

In Zusammenhang mit den Migrationsbewegungen sind auch die **Pendlerströme** von Ost nach West zu betrachten. Untersuchungen zeigen, daß - bei insgesamt etwa 460.000 Pendlern von den neuen in die alten Bundesländer⁹ - Thüringen im Vergleich zu den anderen neuen Bundesländern (und abgesehen von Ost-Berlin) die meisten Auspendler in die alten Bundesländer hat (Schuster, Rudolph 1994, S. 6 ff.). Deutliche Unterschiede ergeben sich etwa ab Mitte 1992 beispielsweise im Vergleich mit den Bundesländern Sachsen-Anhalt und Sachsen. Während in diesen beiden Bundesländern jeweils etwa 50.000 Arbeitskräfte in die westlichen Bundesländern pendelten, waren es in Thüringen fast 90.000 (Schuster 1994, S. 5).

Betrachtet man die Struktur der Personengruppe, die pendelt, so zeigt sich, daß die größte Gruppe die Arbeitskräfte im Alter zwischen 20 und 39 Jahren umfaßt, deren Anteil an der gesamten "Pendlergruppe" 1992 etwa 60 % betrug (Schuster, Rudolph 1994, S. 6 ff.).

Im September 1993 kamen etwa 40 % der Westpendler des Landes Thüringen aus dem Arbeitsamtsbezirk Suhl. Zurückgeführt wird diese Struktur u.a. auf den allgemeinen Zusammenhang einer steigenden Pendlerbewegung bei zunehmender Nähe und Länge der gemeinsamen Grenzen mit den alten Bundesländern. Umgekehrt erklärt sich daraus die vergleichsweise geringere Zahl von Westpendlern aus den grenzfernen Arbeitsamtsbezirken Altenburg und Jena (DIW 1994, S. 110). Auch ein Jahr später verzeichnet der Arbeitsamtsbezirk Suhl in Thüringen mit 26.000 Personen die höchste Zahl von arbeitsbedingten Auspendlern (in Richtung Hessen und Nordbayern). Die Zahl der Pendler beträgt (Stand August 1994) etwa 12 % aller Beschäftigten bezogen auf den Arbeitsamtsbezirk, so daß vermutet werden kann, daß sich durch diese Pendlerbewegungen die mit 13,6 % niedrigste Arbeitslosenquote aller Arbeitsamtsbezirke wesentlich erklären läßt (Schuster 1994, S. 5). Berufsbedingtes Pendeln findet - wenn auch in vergleichsweise geringerem Umfang - auch im Kreis Eisenach statt. Bei etwa 41.500 sozialversicherungspflichtigen und nur knapp 38.000 beschäftigten Arbeitskräften im Landkreis Eisenach wird von mehr als 3.500 Pendlern ausgegangen (Müller Syring 1994, S. 16).

9 Andere Schätzungen gehen bei den Pendlerbewegungen für das Jahr 1993 von insgesamt 425.000 Einpendlern von den neuen in die alten Bundesländer aus, bei einem Gegenstrom in Richtung Osten von 70.000 (Autorensgemeinschaft 1993, S. 451).

Erst 1993 hat sich die Abwanderung aus der Region deutlich verlangsamt (zwischen -0,27 % in Gotha und -0,83 % in Eisenach), und die ersten Zahlen für 1994 deuten auf einen Stillstand bzw. eine Stabilisierung auf niedrigerem Niveau hin. Wie in den Jahren 1989-1993 scheint diese Tendenz auch 1994 für das gesamte Bundesland Thüringen zu gelten (Tab. 1).

2. Beschäftigung in den neuen Ländern insgesamt, in Thüringen, den Arbeitsamtsbezirken Gotha und Zwickau sowie dem Landkreis Eisenach

Als Datengrundlage wird bei den folgenden Ausführungen bezogen auf den Zeitraum 1989/90 auf die IAB-Werkstattberichte (Rudolph 1992) und das Statistische Jahrbuch Thüringen, Ausgabe 1994, zurückgegriffen. Für das Jahr 1990 beziehen sich die Aussagen im wesentlichen - als Ausgangspunkt der Betrachtungen zur Entwicklung der Erwerbstätigkeit und Arbeitslosigkeit - auf die "Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30.11.1990" (BTE), herausgegeben vom Thüringer Landesamt für Statistik. Ausgehend von dieser Basis wird versucht, soweit Angaben für die jeweiligen Jahre - insbesondere jeweils auf Ebene der einbezogenen regionalen Einheiten - vorliegen, die Entwicklung bis 1993 und teilweise 1994 nachzuvollziehen.

2.1 Ausgangssituation

Entsprechend der Abnahme der Wohnbevölkerung verringerte sich zwischen 1989 und 1992 auch das Erwerbspersonenpotential (bezogen auf den Personenkreis der 15- bis 64jährigen). Allerdings verdeutlichen die Zahlen, daß durch die Abwanderungen die Situation auf dem Arbeitsmarkt nur teilweise beeinflußt wird. Während sich die Wohnbevölkerung Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre in den betrachteten regionalen Einheiten zwischen etwa 5 % und 5,5 % verringerte, nahm das Erwerbspersonenpotential nur um etwa 2 % ab. Zu dieser Entwicklung beigetragen haben vermutlich mehrere Faktoren, darunter etwa die Wanderungen von Ost nach West sowie der ab Anfang der 90er Jahre sichtbare Geburtenrückgang in den neuen Bundesländern. Insgesamt umfaßte das Erwerbspersonenpotential in Thüringen gut 1,7 Mio., im Bezirk Gotha gut 250.000 und im Kreis Eisenach etwa 74.000 Personen (Tab. 1).

Dagegen waren in Thüringen am Ende des Jahres 1990 insgesamt nur etwa 1,2 Mio. Erwerbstätige registriert. Gut 164.000 oder etwa 13,5 % von diesen Beschäftigten arbeiteten im Arbeitsamtsbezirk Gotha. Mit fast 50.000 Be-

schäftigten stellte der Kreis Eisenach die zweitgrößte Beschäftigtenzahl hinter dem Kreis Gotha (60.284) und vor den Kreisen Mühlhausen (39.566) und Bad Langensalza (16.131).

Betrachtet man die **Erwerbstätigen nach der Stellung im Beruf**, so läßt sich ablesen, daß die Arbeiter und Angestellten erwartungsgemäß den Großteil dieser Gruppe stellen. Dabei liegt der Anteil der Arbeiter mit 56,5 % im Arbeitsamtsbezirk Gotha Ende 1990 noch über dem Landesdurchschnitt (54,6 %), der Anteil der Angestellten mit 38,8 % unter dem Landesdurchschnitt (41,4 %). Innerhalb des Bezirks Gotha liegen, bezogen auf die Nebenstellen, die Anteile der Arbeiter teilweise noch über diesen Werten (Eisenach und Gotha jeweils über 57 %, Mühlhausen über 59 %) (Übersichten 2 und 3 im Anhang).

Entsprechend dieser Struktur der Erwerbstätigen stellt sich die **Verteilung der Arbeiter und Angestellten nach Wirtschaftsbereichen** dar. Der weit überwiegende Teil der Erwerbstätigen in Thüringen arbeitet im Jahre 1989 im Verarbeitenden Gewerbe (ohne Bau) (etwa 650.000 von etwa 1,6 Mio. Erwerbstätigen), was in Zusammenhang mit der früher wichtigen Bedeutung großer industrieller Bereiche für die Region zu sehen ist.

- In der DDR war der Elektrogerätebau mit 511.000 Beschäftigten der drittgrößte Industriezweig und dabei konzentriert auf Thüringen. Regionale Schwerpunkte hinsichtlich der Erwerbstätigkeit in diesem industriellen Sektor waren die Arbeitsamtsbezirke Erfurt (13,7 % der Erwerbstätigen), Gotha (10,4 %) und Jena (16,1 %).
- Größter Wirtschaftsbereich der DDR war der Maschinen- und Fahrzeugbau mit 1,03 Mio. Beschäftigten. Auch hier lassen sich bezogen auf Thüringen regionale Beschäftigungsschwerpunkte ausmachen, wobei der entsprechende Beschäftigtenanteil in den Arbeitsamtsbezirken Gotha (14,9 % der Erwerbstätigen), Nordhausen (11 %) und Suhl (14,4 %) besonders ausgeprägt war (Biehler u.a. 1991, S. 27).
- Bis 1989 waren etwa 60 % der Beschäftigten in der Region Eisenach in der Industrie tätig, etwa 90 % der Beschäftigten arbeitete in den Bereichen des Fahrzeug- und Maschinenbaus sowie der Elektrotechnischen Industrie (Müller Syring 1994, S. 12 ff.).

Trotz des bereits erfolgten Arbeitsplatzabbaus in der Industrie ist die Wirtschaftsstruktur Thüringens auch Ende 1990 noch stark vom Verarbeitenden Gewerbe bestimmt. So arbeiteten in Thüringen dort fast 40 % der Arbeiter und Angestellten, in Gotha waren es fast 42 %. Ein vergleichsweise noch stärkeres Gewicht hatte das Verarbeitende Gewerbe im Arbeitsamtsbezirk Zwickau. Dort waren in diesem Bereich fast 98.000 Personen oder knapp

49 % aller Erwerbstätigen im Verarbeitenden Gewerbe beschäftigt (Tab. 2, Abb. 2). Deutliche Abweichungen gegenüber der durchschnittlichen Beschäftigungssituation in den neuen Ländern insgesamt werden sichtbar, in denen 1990 nur noch etwa 33 % der Arbeiter und Angestellten in diesem Bereich arbeiteten. Diese Unterschiede treten noch stärker hervor, wenn mit den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha kleinere regionale Einheiten berücksichtigt werden. Herausragende Bedeutung hat das Verarbeitende Gewerbe gegen Ende des Jahres 1990 insbesondere für die Erwerbstätigen im Kreis Eisenach, da dort gut 52 % der Arbeiter und Angestellten, insgesamt etwa 24.500 Personen, beschäftigt waren (Übersicht 4 im Anhang). Hier, wo die Automobilindustrie der DDR einen ihrer regionalen Schwerpunkte hatte und der Maschinen- und Fahrzeugbau zusammen mit der Elektroindustrie noch 1989 für 46 % der Arbeitsplätze standen, war die Industrie also der dominierende Beschäftigungsbereich. Dementsprechend gravierend war der Beschäftigungseinbruch, als die in den 60er Jahren aufgenommene Wartburg-Produktion durch die Automobilwerke Eisenach (AWE) zunächst eingeschränkt und dann im April 1991 gänzlich eingestellt wurde.

2.2 Abbau der Beschäftigten und Umstrukturierung der Erwerbstätigenstruktur zwischen 1990 und 1993

In den neuen Ländern verringerte sich insgesamt die **Zahl der Erwerbstätigen** zwischen 1989 und 1992 von 9,9 Mio. auf knapp 6,4 Mio. und sank weiter bis 1994 auf 6,1 Mio. Im Land Thüringen arbeiteten 1989 noch knapp 1,6 Mio. Beschäftigte, 1993 hatte sich die Zahl der Erwerbstätigen auf weniger als eine Mio. reduziert.

Betrachtet man die Zahl der beschäftigten **Arbeiter und Angestellten** zwischen 1990 und 1993, zeigt sich bezogen auf alle drei hauptsächlich betrachteten Ebenen bzw. Regionen - den neuen Ländern insgesamt, dem Land Thüringen und dem Arbeitsamtsbezirk Gotha - eine Verringerung der Beschäftigten um etwa 25 % (Tab. 2). Danach waren in den neuen Ländern gegenüber 1990 (7,6 Mio.) 1993 nur noch 5,6 Mio. Arbeiter und Angestellte beschäftigt, in Thüringen statt 1,2 Mio. nur noch 887 Tsd. und im Bezirk Gotha statt 164 Tsd. nur noch 124 Tsd.

Dieser Beschäftigungsabbau erfolgte vorwiegend bis Ende 1992, während sich im Verlauf des Jahres 1993 die Beschäftigungssituation auf einem gegenüber der Ausgangssituation wesentlich niedrigerem Niveau stabilisierte. Wie in den neuen Ländern insgesamt (-1,95 %) verringerte sich auch in Thüringen (-0,81 %) zwischen Ende 1992 und Ende 1993 die Zahl der Ar-

Tabelle 2: Erwerbstätige im November 1990 und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Dezember 1992 und Dezember 1993 in den Arbeitsamtsbezirken Gotha und Zwickau, in Thüringen und in den neuen Ländern insgesamt nach Wirtschaftsbereichen

Quellen: Rudolph 1992, Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30.11.1990.

"Statistischer Bericht - Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Thüringen 31.3.1992-31.12.1993"; Arbeitsamt Zwickau: Statistische Materialien.

Die Zahlen BTE vom November 1990 und der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ab 3/92 sind nur bedingt vergleichbar, da bei den "Erwerbstätigen" der BTE auch Selbständige und mithelfende Familienangehörige erfasst sind, die 1990 rund 4,5% (5883 Selbständige und 1615 mithelfende Familienangehörige) der Erwerbstätigen ausmachen.

* In Thüringen wurden in der BTE 1990 die Bereiche Energie-/Wasserversorgung/Bergbau und Organisationen o. Erwerbszwecke "aus Datenschutzgründen" auf Kreisebene nicht gesondert ausgewiesen.

** enthält für den Bezirk Gotha die Differenz zwischen der im Bericht ausgewiesenen Gesamtzahl und der Summe der einzelnen Wirtschaftsbereiche, also auch die Summe der o.e. nicht ausgewiesenen Bereiche.

*** Für Sachsen werden in der BTE 1990 Verarbeitendes Gewerbe und Energie/Bergbau/Wasser zusammen ausgewiesen.

Tabelle 2a: Arbeitsamtsbezirk Gotha

	November 1990		Dezember 1992			Dezember 1993		
	Absolut	in %	Absolut	in %	geg. 1990	Absolut	in %	geg. 1992
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	14845	9,04%	5632	4,56%	-62,06%	5108	4,11%	-9,30%
Energie/Wasser/Bergbau*	-	-	969	0,78%	-	733	0,59%	-24,36%
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	68615	41,77%	33216	26,87%	-51,59%	32648	26,26%	-1,71%
Baugewerbe	14128	8,60%	14163	11,46%	0,25%	16416	13,21%	15,91%
Handel	15062	9,17%	13099	10,60%	-13,03%	15016	12,08%	14,63%
Verkehr- u. Nachrichtenü.	9395	5,72%	7166	5,80%	-23,73%	6758	5,44%	-5,69%
Kreditinst./Versicherungsgew.	1328	0,81%	1799	1,46%	35,47%	1915	1,54%	6,45%
Dienstleistungen	7257	4,42%	24463	19,79%	237,10%	25037	20,14%	2,35%
Org. o. Erwerbsch./priv. HH.*	-	-	5864	4,74%	-	6084	4,89%	3,75%
Gebietskörpersch./Sozialvers.	29111	17,72%	16951	13,71%	-41,77%	14559	11,71%	-14,11%
ohne Angabe**	4528	2,76%	307	0,25%	-93,22%	40	0,03%	-86,97%
Insgesamt	164269	100,00%	123629	100,00%	-24,74%	124314	100,00%	0,55%

Tabelle 2b: Thüringen

	November 1990		Dezember 1992			Dezember 1993		
	Absolut	in %	Absolut	in %	geg. 1990	Absolut	in %	geg. 1992
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	90078	7,45%	35330	3,95%	-60,78%	29814	3,36%	-15,61%
Energie/Wasser/Bergbau	53228	4,40%	20943	2,34%	-60,65%	19314	2,18%	-7,78%
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	476823	39,44%	220697	24,67%	-53,72%	202994	22,88%	-8,02%
Baugewerbe	86793	7,18%	107356	12,00%	23,69%	119616	13,48%	11,42%
Handel	103383	8,55%	87298	9,76%	-15,56%	93717	10,56%	7,35%
Verkehr- u. Nachrichtenü.	70339	5,82%	53931	6,03%	-23,33%	55309	6,23%	2,56%
Kreditinst./Versicherungsgew.	13221	1,09%	15783	1,76%	19,38%	16889	1,90%	7,01%
Dienstleistungen	63104	5,22%	181406	20,28%	187,47%	196091	22,10%	8,10%
Org. o. Erwerbsch./priv. HH.	10012	0,83%	26099	2,92%	160,68%	25922	2,92%	-0,68%
Gebietskörpersch./Sozialvers.	242099	20,02%	144945	16,20%	-40,13%	127437	14,36%	-12,08%
ohne Angabe	-		809	0,09%	-	218	0,02%	-73,05%
Insgesamt	1209080	100,00%	894597	100,00%	-26,01%	887321	100,00%	-0,81%

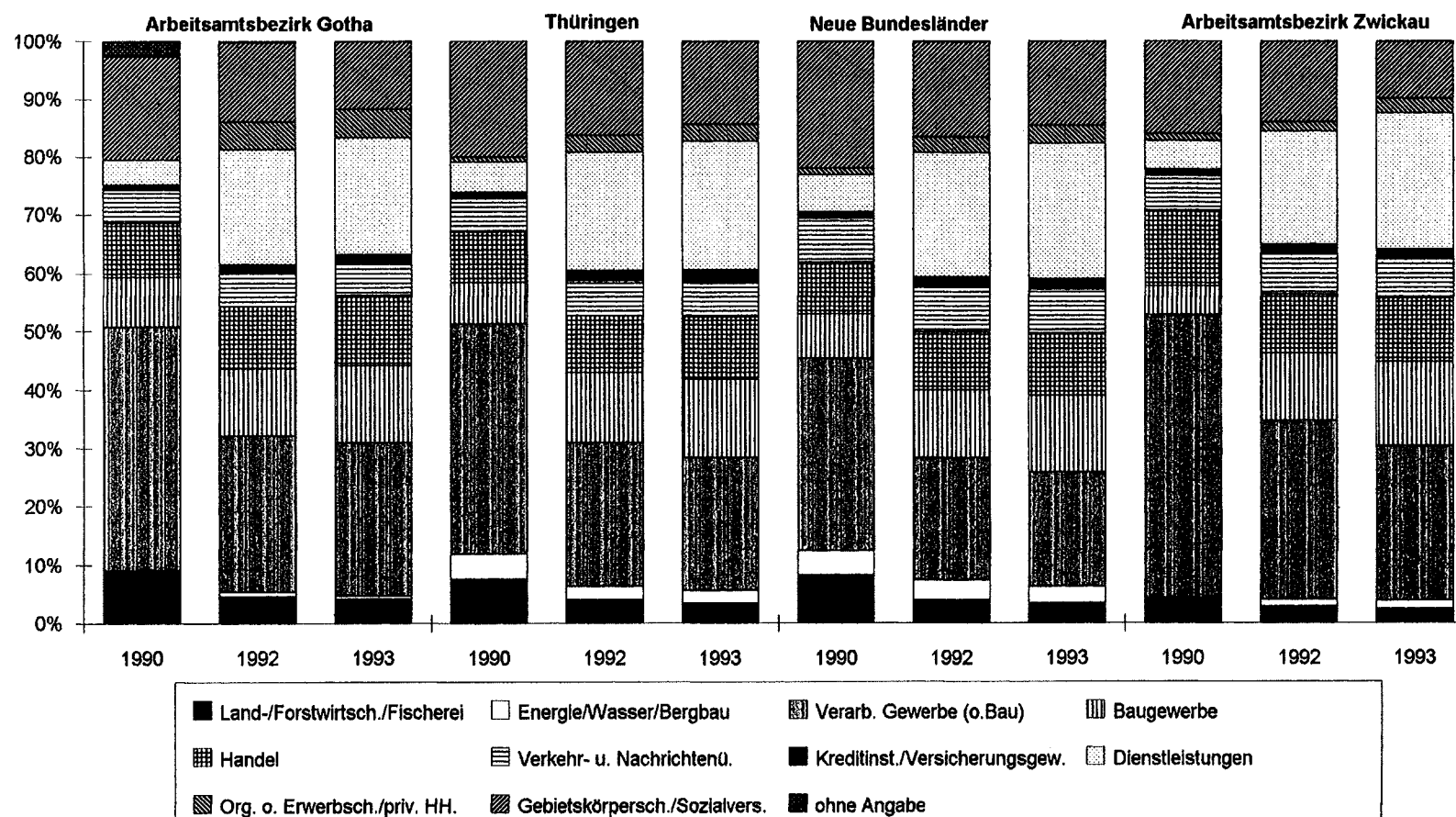
Tabelle 2c: Neue Länder insgesamt

	November 1990		Dezember 1992			Dezember 1993		
	Absolut	in %	Absolut	in %	geg. 1990	Absolut	in %	geg. 1992
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	624254	8,20%	221059	3,86%	-64,59%	188162	3,36%	-14,88%
Energie/Wasser/Bergbau	312127	4,10%	195082	3,41%	-37,50%	156411	2,79%	-19,82%
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	2519855	33,10%	1204782	21,06%	-52,19%	1099359	19,60%	-8,75%
Baugewerbe	578577	7,60%	662010	11,57%	14,42%	747723	13,33%	12,95%
Handel	677544	8,90%	569163	9,95%	-16,00%	590168	10,52%	3,69%
Verkehr- u. Nachrichtenü.	570964	7,50%	440268	7,70%	-22,89%	427479	7,62%	-2,90%
Kreditinst./Versicherungsgew.	83741	1,10%	101681	1,78%	21,42%	104318	1,86%	2,59%
Dienstleistungen	494836	6,50%	1222060	21,37%	146,96%	1305505	23,28%	6,83%
Org. o. Erwerbsch./priv. HH.	83741	1,10%	157749	2,76%	88,38%	171242	3,05%	8,55%
Gebietskörpersch./Sozialvers.	1659602	21,80%	938739	16,41%	-43,44%	814609	14,52%	-13,22%
ohne Angabe	7613	0,10%	7288	0,13%	-	3406	0,06%	-53,27%
Insgesamt	7612855	100,00%	5719881	100,00%	-24,87%	5608382	100,00%	-1,95%

Tabelle 2d: Arbeitsamtsbezirk Zwickau

	November 1990		Dezember 1992		geg. 1990	Dezember 1993		geg. 1992
	Absolut	in %	Absolut	in %		Absolut	in %	
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	8061	4,10%	4010	2,72%	-50,25%	3363	2,35%	-16,13%
Energie/Wasser/Bergbau***	-	-	1743	1,18%	-	1936	1,36%	11,07%
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	95747	48,70%	45324	30,80%	-52,66%	38073	26,65%	-16,00%
Baugewerbe	9830	5,00%	16940	11,51%	72,33%	20700	14,49%	22,20%
Handel	25362	12,90%	14895	10,12%	-41,27%	15490	10,84%	3,99%
Verkehr- u. Nachrichtenü.	11993	6,10%	10174	6,91%	-15,17%	9592	6,71%	-5,72%
Kreditinst./Versicherungsgew.	2163	1,10%	2306	1,57%	6,63%	2340	1,64%	1,47%
Dienstleistungen	9634	4,90%	28917	19,65%	200,17%	33580	23,50%	16,13%
Org. o. Erwerbsch./priv. HH.	2359	1,20%	2317	1,57%	-1,79%	3663	2,56%	58,09%
Gebietskörpersch./Sozialvers.	31457	16,00%	20365	13,84%	-35,26%	14032	9,82%	-31,10%
ohne Angabe	-	-	167	0,11%	-	107	0,07%	-35,93%
Insgesamt	196605	100,00%	147158	100,00%	-25,15%	142876	100,00%	-2,91%

Abbildung 2: Erwerbstätige im November 1990 und Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Dezember 1992 und Dezember 1993 in den Vergleichsregionen nach Wirtschaftsbereichen



Quellen: Rudolph 1992; Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30.11.1990, "Statistischer Bericht - Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Thüringen 31.3.1992-31.12.1993"; Arbeitsamt Zwickau: Statistische Materialien.

beitsplätze nur noch geringfügig. Im Bezirk Gotha war in diesem Zeitraum ein leichter Zuwachs (+0,55 %) zu verzeichnen (Tab. 2).

Eine quartalsmäßige Betrachtung zeigt, daß der Rückgang der Zahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter erstmals mit Ende des ersten Quartals 1993 gestoppt wurde. Auf allen betrachteten Ebenen - in diesem Fall bezogen auf die Bezirke Gotha und Zwickau, das Land Thüringen und die neuen Bundesländer insgesamt - nimmt die Zahl der Beschäftigten im dritten und vierten Quartal 1993 leicht zu. Allerdings läßt sich bereits im ersten Quartal 1994 durchgängig ein erneuter Beschäftigungsrückgang feststellen, wobei sich die Abnahme mit -1,5 % bis -2,8 % in ähnlichen Dimensionen bewegt wie gegen Ende des Jahres 1992 (Übersicht 5 im Anhang).

Am stärksten vom Arbeitsplatzabbau betroffen war - neben dem staatlichen Sektor (Gebietskörperschaften/Sozialversicherung) und den in quantitativer Hinsicht weniger bedeutenden Bereichen der Landwirtschaft und des Bergbaus - das Verarbeitende Gewerbe. Hier gingen, wiederum bezogen auf alle drei betrachteten regionalen Einheiten, über 50 % der noch 1990 bestehenden Arbeitsplätze für Arbeiter und Angestellte verloren.¹⁰ Im Land Thüringen sank damit die Zahl von über 476.000 beschäftigten Arbeitern und Angestellten 1990 in diesem Bereich auf etwa 203.000 im Jahre 1993, im Bezirk Gotha sank sie von mehr als 68.500 auf etwa 32.500.

Ausgeprägte Beschäftigungssteigerungen waren im betrachteten Zeitraum neben dem Baugewerbe insbesondere im Dienstleistungsbereich (ohne Handel, Verkehr/Nachrichten und Kredit-/Versicherungsgewerbe) zu beobachten. Dort waren, bezogen auf das Land Thüringen, gemessen an 1990 im Jahre 1993 etwa dreimal soviel Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Vergleichsweise noch etwas stärker ausgeprägt war der Beschäftigtenzuwachs in diesem Bereich im Arbeitsamtsbezirk Gotha. Damit zeigt sich in Thüringen eine im Vergleich zu den neuen Ländern insgesamt stärkere Dynamik des Dienstleistungssektors. Betrachtet man die neuen Länder insgesamt, so werden gegenüber 1990 im Jahre 1993 "nur" etwa 2,5 mal so viele Arbeiter und Angestellte in diesem Bereich gezählt (Tab. 2).

Hinter einem auf allen drei betrachteten Ebenen etwa gleichgroßen Abbau von ungefähr einem Viertel der Arbeitsplätze von Arbeitern und Angestellten im betrachteten Zeitraum verbergen sich offensichtlich strukturelle Unterschiede. Durch einen vergleichsweise stärkeren Verlust von Ar-

10 Ein "Freisetzungrekord" wurde in Thüringen im Büromaschinenbau erzielt, wo von 20.000 Beschäftigten Anfang 1991 bis Ende 1992 etwa 1.800 Arbeitsplätze (-92 %) übrigblieben (Trabert 1993, S. 32).

beitsplätzen im Verarbeitenden Gewerbe und einem vergleichsweise stärkeren Wachstum von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsgewerbe ist es in Thüringen bzw. Gotha zu einer Annäherung der Beschäftigtenverteilung an die Relationen zu den neuen Ländern insgesamt gekommen. Auf einem deutlich niedrigeren Niveau weist Gotha 1993 allerdings noch immer den anteilmäßig größten Teil von Arbeitsplätzen im Verarbeitenden Gewerbe auf (26,2 % gegenüber 22,9 % in Thüringen und 19,5 % in den neuen Ländern insgesamt).

Betrachtet man die **Stellung aller Erwerbstätigen** in Thüringen, so wird deutlich, daß die - erwartungsgemäß - weitaus stärksten Einbußen an Arbeitsplätzen bei den Arbeitern und Angestellten zu verzeichnen waren. Die hohe Zuwachsrate von etwa 140 % mehr Erwerbstätigen im Bereich der Selbständigen und mithelfenden Familienangehörigen zwischen 1989 und 1993 spiegelt allerdings das niedrige Ausgangsniveau wider. Daher nehmen sich die absolut betrachtet hier geschaffenen etwa 45.000 Arbeitsplätze gegenüber den im gleichen Zeitraum verlorengegangenen mehr als 670.000 Arbeitsplätzen bei den Arbeitern und Angestellten vergleichsweise bescheiden aus (Übersicht 6 im Anhang).

Neben der gewandelten Bedeutung einzelner Wirtschaftsbereiche läßt sich der enorme Strukturwandel der ehemaligen DDR-Wirtschaft auch an der Betriebsgrößenentwicklung ablesen. In dem verhältnismäßig kurzen Zeitraum zwischen 1991 und 1993 ist die durchschnittliche Betriebsgröße in den neuen Ländern um etwa 60 % zurückgegangen. Während 1991 in den Betrieben in Ostdeutschland durchschnittlich noch fast doppelt so viele Arbeitskräfte beschäftigt waren wie in den alten Bundesländern, hat sich dieses Verhältnis mittlerweile drastisch geändert. 1993 waren in den westdeutschen Betrieben durchschnittlich mehr Arbeitskräfte (im Schnitt knapp 150) als in den neuen Bundesländern (knapp 118) beschäftigt (Übersicht 7 im Anhang). In Thüringen waren Mitte 1993 über 200.000 Personen im Verarbeitenden Gewerbe sozialversicherungspflichtig beschäftigt, davon gut 40 % in Betrieben mit weniger als 20 Beschäftigten (DIW 1994, S. 28). Generell lassen sich an diesen Zahlen die Folgen der Schließung vieler Betriebe sowie die massive Schrumpfung der verbliebenen Betriebsstätten ablesen. Insbesondere verweist diese quantitative Entwicklung auf die Auflösung großbetrieblicher Strukturen (Zerschlagung der Kombinate, VEBs usw.) in der ehemaligen DDR, wobei es bis jetzt offensichtlich nur in geringem Umfang zur Neuansiedlung großindustrieller Strukturen gekommen ist.

3. Arbeitsmarktentwicklung

Vor dem Hintergrund des drastischen Arbeitsplatzabbaus in den neuen Ländern bestand die zentrale Aufgabe der Arbeitsmarktpolitik darin, den Beschäftigungsabbau sozial abzufedern. Bei der Erfüllung dieser Aufgabe kam insbesondere den arbeitsmarktentlastenden Instrumenten große Bedeutung zu, wobei die Arbeitsmarktpolitik in den neuen Ländern zwei wesentliche Elemente beinhaltete: Zum einen sollte durch den massiven Einsatz arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen versucht werden, möglichst viele Arbeitsplätze, wenn auch zunächst nur befristet (Kurzarbeit, Maßnahmen zur Arbeitsbeschaffung (ABM)), zu erhalten. Zum anderen waren die Maßnahmen auf eine Verringerung des Arbeitskräfteangebots (durch Vorruhestand und Weiterbildung) abgestellt. Beide Elemente zusammen sollten den ostdeutschen Arbeitsmarkt entlasten und den Anstieg der offenen Arbeitslosigkeit begrenzen (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1992, S. 12). Dabei kann zwischen verschiedenen Funktionen unterschieden werden, die der Arbeitsmarktpolitik in den neuen Bundesländern zukommt:

- Unter der **Feuerwehrfunktion** verstanden werden erste, kurzfristig wirksame Maßnahmen, um ein individuelles Abgleiten in materielle Not zu verhindern. Eine hervorgehobene Rolle spielten dabei die einfach zu handhabenden Elemente der modifizierten Kurzarbeitergeldregelungen und die Vereinbarungen zum vorgezogenen Ruhestand.
- Eine **Entlastungsfunktion** bezieht sich auf die kurzfristige, an der konjunkturellen Situation ausgerichteten Stützung des Arbeitskräfteangebots. Wichtige Instrumente sind in diesem Zusammenhang die Maßnahmen zu FuU, ABM, Kug und dem vorgezogenen Ruhestand.
- Unter der **Brückenfunktion** werden verschiedene Momente gefaßt. In individueller Perspektive sollen den Arbeitskräften Wege in ein neues, dauerhaftes Arbeitsverhältnis gewiesen werden. Gesamtgesellschaftlich bzw. gesamtwirtschaftlich soll ein aktiver Beitrag der Arbeitsmarktpolitik zur wirtschaftlichen Entwicklung im Mittelpunkt stehen (Brinkmann u.a. 1992, S. 422 f.).

Getragen wurde die Finanzierung der Arbeitsmarktpolitik in den neuen Ländern wesentlich durch eine Erhöhung des Beitrages zur Arbeitslosenversicherung, was die Arbeitgeber und insbesondere die Arbeitnehmer belastete.¹¹ Der damit verbundene Verzicht auf eine steuer- oder kreditfinanzierte Deckung des Mittelbedarfs hatte negative Auswirkungen für die Ar-

11 Der Beitragssatz zur Arbeitslosenversicherung erhöhte sich ab April 1991 von 4,3 % auf 6,8 % und wurde ab Januar 1992 auf 6,3 % gesenkt. Ab 1.1.93 gilt ein wiederum erhöhter Beitragssatz von 6,5 %.

beitsmarktpolitik und die Beschäftigungsentwicklung (Reissert 1994, S. 4f.). Allerdings deutete sich sehr schnell an, daß eine weitgehend "beitragsfinanzierte Arbeitsmarktpolitik mit der Bewältigung des ostdeutschen Transformationsprozesses allein überfordert sein würde" (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1992a, S. 12). Vor diesem Hintergrund scheint die Entwicklung des Arbeitsmarkts in den neuen Bundesländern - also die Entwicklung der Arbeitslosigkeit und der entlastenden arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen - neben dem starken Abbau von Arbeitsplätzen stark bestimmt zu sein von der im Zeitverlauf sich ändernden finanziellen Ausstattung und damit der politischen Steuerung dieser Maßnahmen.¹²

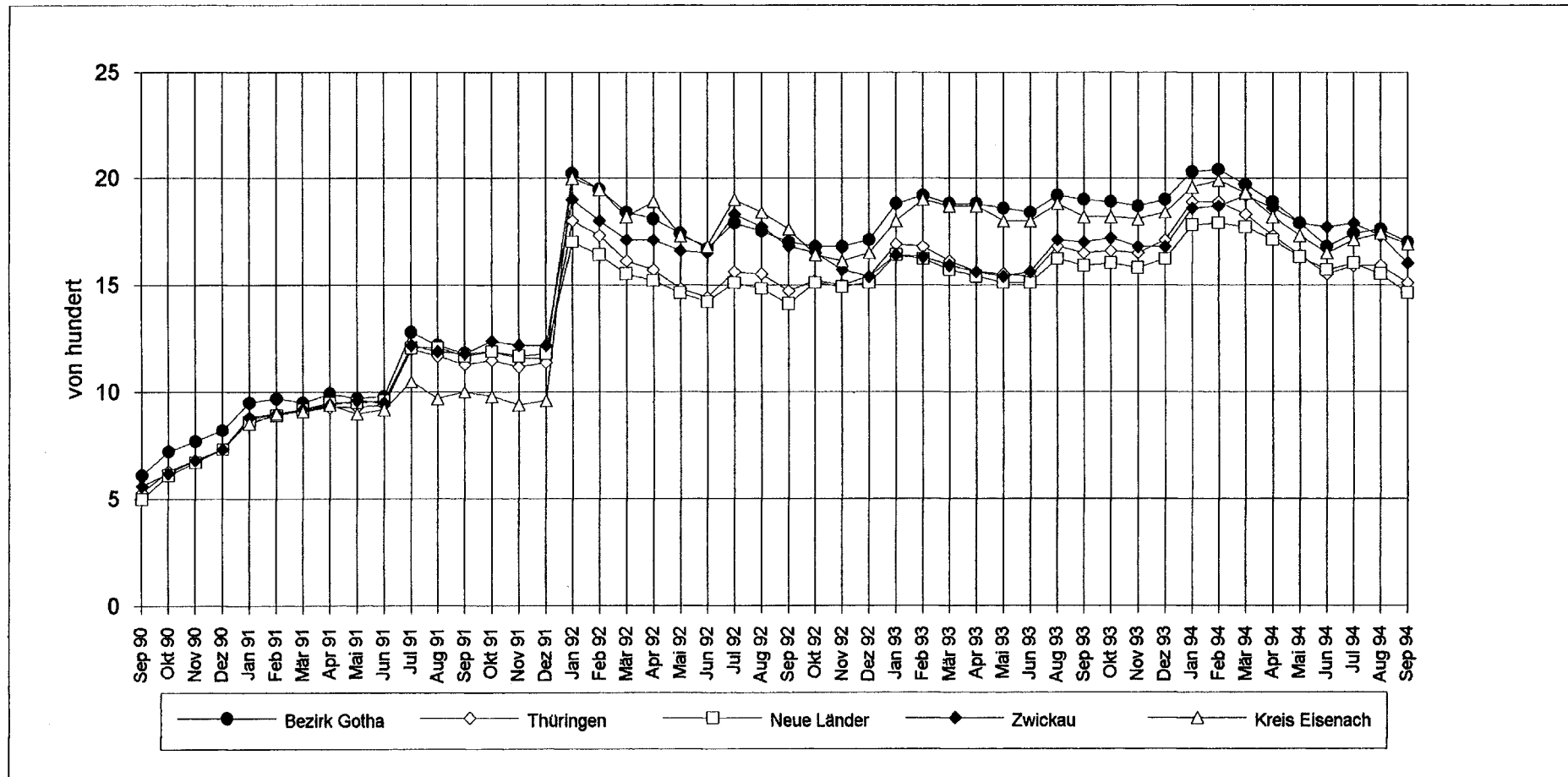
3.1 Arbeitslosigkeit

Entsprechend dem massiven Arbeitsplatzabbau in den neuen Bundesländern erhöhte sich die Zahl der Arbeitslosen zu Beginn der 90er Jahre explosionsartig (Abb. 3, 4, Tab. 3, Abb. 5, Tab. 4). Während der eineinhalb Jahre - von Mitte 1990 bis Anfang 1992 - erhöhten sich die Arbeitslosenquoten auf Ebene aller betrachteten Regionen um das Drei- bis Vierfache. Dabei sind an zwei Zeitpunkten sprunghafte Zuwächse zu verzeichnen. In einem ersten Schritt erhöhen sich die Arbeitslosenquoten zwischen Juni 1991 und Juli 1991 von weniger als 10 % auf mehr als 12 %. Eine zweite ausgeprägte Erhöhung erfolgt zwischen Dezember 1991 und Januar 1992, wobei zu diesem Zeitpunkt der Zuwachs noch deutlicher ausfällt.¹³ Die Quoten erhöhen sich durchgängig von etwa 12 % auf 17 % bis 20 %. Nach einem leichten Rückgang der Arbeitslosenzahlen während des Jahres 1992 - was offenbar in Zusammenhang zu sehen ist mit dem massiven Einsatz arbeitsmarktentlastender Maßnahmen - steigt die Arbeitslosigkeit zu Beginn des Jahres 1993 wiederum deutlich an und verharrt auf hohem Niveau. Diese Entwicklungen hängen offenbar eng zusammen mit Kündigungswellen zu den jeweiligen Zeitpunkten in vielen Betrieben der neuen Länder und dem gleichzeitigen Auslaufen von Regelungen zum Kündigungsschutz. In wichtigen Bereichen, insbesondere des Verarbeitenden Gewerbes, liefen

12 Mit der Funktion von Arbeitsmarktpolitik im Transformationsprozeß befaßt sich auch der im Rahmen des Projekts entstandene Beitrag von Mendijs 1994.

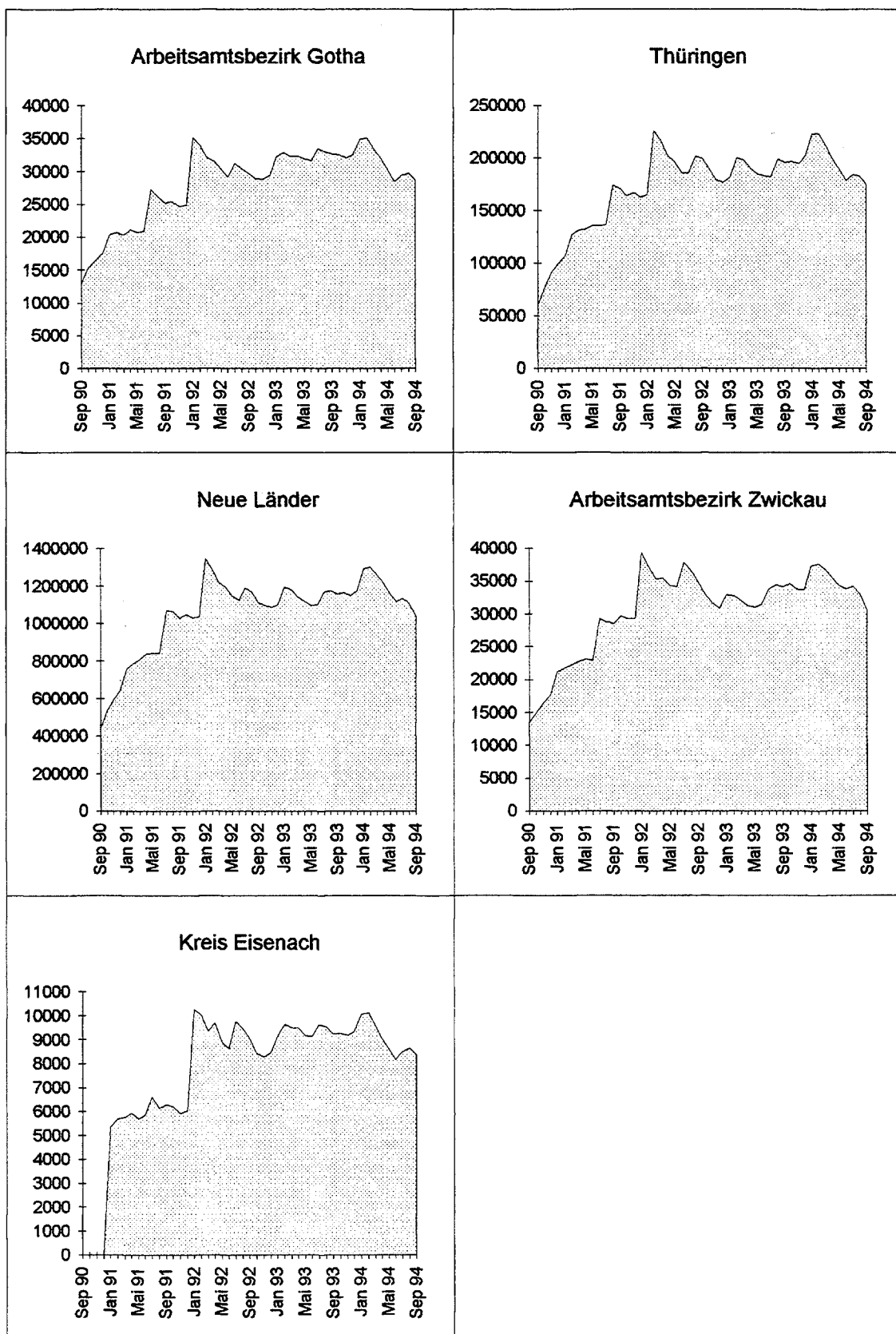
13 Diese ausgeprägte Erhöhung ist nur zu einem geringen Teil auf statistische Verfahrensänderungen zurückzuführen. Ab Januar 1992 wurde die Berechnung der Arbeitslosenquote aktualisiert und als Bezugsgröße die Zahl der abhängigen Erwerbstätigen aus der BTE '90 statt der entsprechenden Zahlen der BTE '89 zugrundegelegt. Durch den zwischenzeitlich erfolgten Rückgang der Beschäftigung erhöhte sich durch diese Veränderung die Arbeitslosenquote für die neuen Länder um 1,3 Prozentpunkte. Durch eine zweite Änderung der Berechnungsverfahren im März '93 erhöhte sich die Arbeitslosenquote nochmals um 1,5 Prozentpunkte (IAB werkstattbericht 1993/12, S. 2).

Abbildung 3: Arbeitslosenquoten* in den Vergleichsregionen



* Durch verschiedene Aktualisierungen der Berechnungsgrundlage erhöhte sich die Arbeitslosenquote in den neuen Bundesländern im Januar 1992 um 1,3%-Punkte, im März 1993 um 1,2%-Punkte und im Januar 1994 um 0,4%-Punkte. Die jeweils früheren Werte sind aufgrund der unterschiedlichen Berechnungsgrundlage also nur bedingt vergleichbar.
Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten; Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte; Presseinformationen.

**Abbildung 4: Arbeitslosenbestände in den Vergleichsregionen
September 1990* bis September 1994**



* Für den Kreis Eisenach liegen erst ab Januar 1991 Daten vor.

Quellen: IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten; Arbeitsamt Gotha: Presseinformationen, Jahresberichte; ANBA 9/1993, 29.9.1993.

Tabelle 3: Arbeitslosenbestände in den Vergleichsregionen

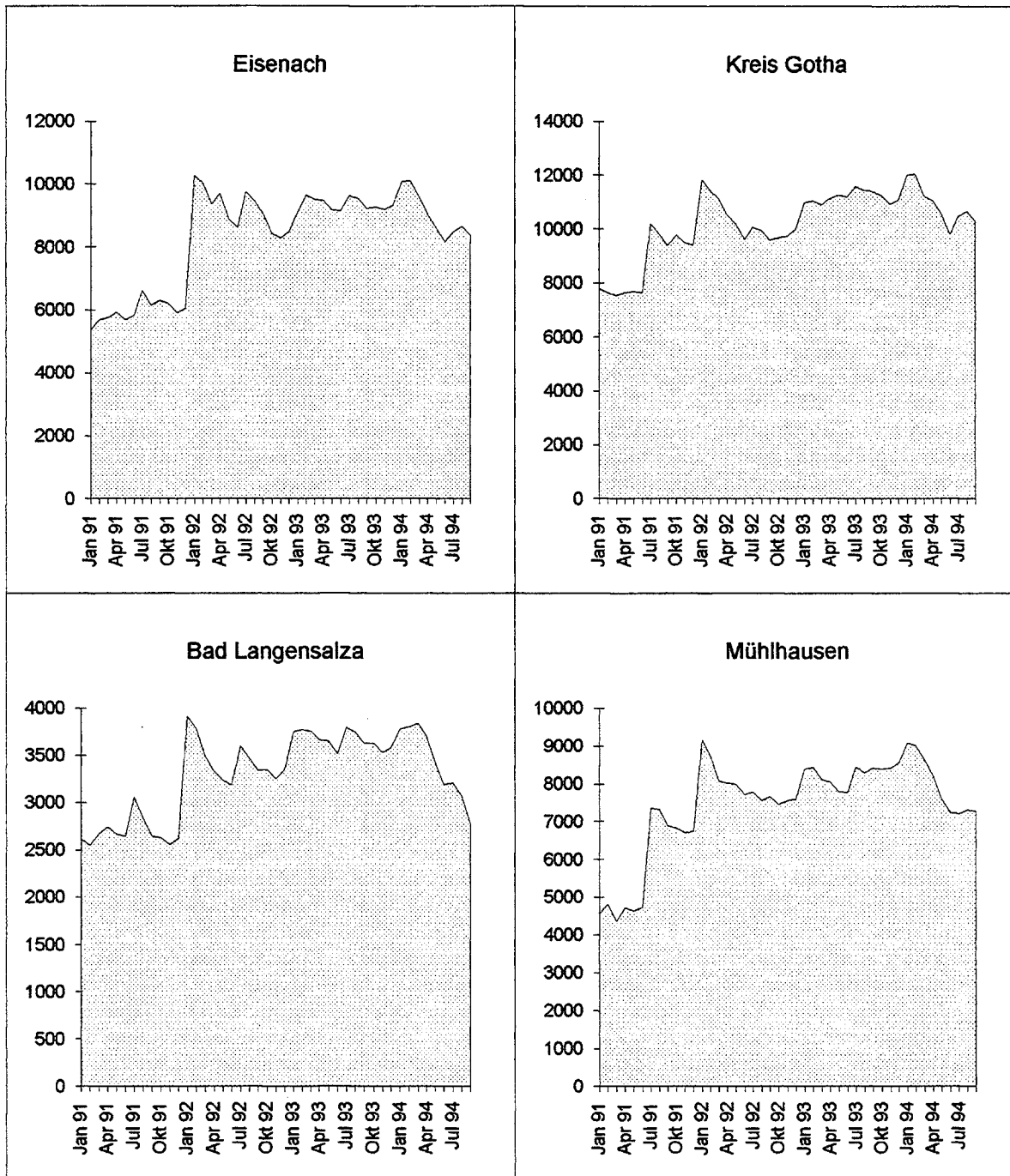
	Bezirk Gotha	Thüringen	Neue Länder	Bezirk Zwickau	Kreis Eisenach*
Sep 90	12969	61179	444856	13515	-
Okt 90	15302	77413	536800	14888	-
Nov 90	16450	91396	589178	16474	-
Dez 90	17557	99210	642182	17669	-
Jan 91	20345	106944	757162	21119	5358
Feb 91	20707	127306	786992	21764	5690
Mär 91	20337	131305	808349	22261	5762
Apr 91	21067	132958	836940	22720	5931
Mai 91	20680	136034	842285	23076	5681
Jun 91	20871	135752	842504	22936	5833
Jul 91	27179	136453	1068639	29324	6610
Aug 91	26100	174254	1063237	28750	6135
Sep 91	25223	171037	1028751	28502	6293
Okt 91	25454	164257	1048527	29727	6202
Nov 91	24680	167025	1030719	29289	5922
Dez 91	24808	162975	1037709	29341	6037
Jan 92	35146	165452	1343449	39312	10267
Feb 92	33998	225921	1290375	37210	10049
Mär 92	32070	216366	1220138	35339	9369
Apr 92	31589	202012	1195962	35442	9696
Mai 92	30289	196415	1149140	34300	8881
Jun 92	29137	185965	1123202	34232	8620
Jul 92	31201	186258	1188234	37853	9748
Aug 92	30437	201564	1168732	36586	9454
Sep 92	29670	200160	1110751	34745	9069
Okt 92	28909	189326	1097452	33082	8428
Nov 92	28836	180056	1086464	31635	8286
Dez 92	29405	176993	1100749	30892	8469
Jan 93	32248	181972	1194365	32990	9127
Feb 93	32896	200067	1180680	32778	9638
Mär 93	32268	198350	1140559	32023	9496
Apr 93	32323	190360	1117883	31291	9483
Mai 93	31880	185111	1096580	31026	9165
Jun 93	31643	183158	1099696	31393	9159
Jul 93	33432	182441	1166520	33733	9617
Aug 93	32998	199142	1174721	34451	9545
Sep 93	32663	195660	1159171	34143	9232
Okt 93	32527	196990	1165736	34619	9260
Nov 93	32056	195062	1151615	33744	9193
Dez 93	32556	202779	1175211	33786	9331
Jan 94	34938	223209	1293423	37332	10074
Feb 94	34953	223359	1300399	37639	10105
Mär 94	33291	211707	1260384	36801	9594
Apr 94	31995	199815	1216286	35577	9045
Mai 94	30189	189971	1159537	34332	8590
Jun 94	28396	179042	1116758	33813	8164
Jul 94	29367	184121	1136126	34258	8482
Aug 94	29689	183268	1105001	33043	8643
Sep 94	28721	174735	1040868	30658	8372

* Für den Kreis Eisenach liegen erst ab Januar 1991 Daten vor.

Quellen: IABWerkstattberichte - Aktuelle Daten; Arbeitsamt Gotha: Presseinformationen, Jahresberichte;

ANBA 9/1993, 29.9.1993.

Abbildung 5: Arbeitslosenbestände in den Kreisen des Arbeitsamtsbezirks Gotha Januar 1991 bis September 1994



Quellen: Statistische Materialien der Bundesanstalt für Arbeit; Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte, Presseinformationen.

**Tabelle 4: Arbeitslosenbestände in den Kreisen des
Arbeitsamtsbezirks Gotha Januar 1991 bis September 1994**

	Kreis Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlhausen
Jan 91	7802	2616	5358	4569
Feb 91	7656	2552	5690	4809
Mär 91	7544	2671	5762	4360
Apr 91	7660	2743	5931	4733
Mai 91	7692	2668	5681	4639
Jun 91	7650	2646	5833	4742
Jul 91	10182	3057	6610	7350
Aug 91	9800	2838	6135	7327
Sep 91	9390	2646	6293	6894
Okt 91	9786	2632	6202	6834
Nov 91	9493	2559	5922	6706
Dez 91	9403	2623	6037	6745
Jan 92	11817	3909	10267	9153
Feb 92	11438	3784	10049	8727
Mär 92	11129	3487	9369	8085
Apr 92	10541	3333	9696	8019
Mai 92	10182	3238	8881	7988
Jun 92	9615	3184	8620	7718
Jul 92	10063	3600	9748	7790
Aug 92	9959	3470	9454	7554
Sep 92	9605	3345	9069	7651
Okt 92	9684	3349	8428	7448
Nov 92	9746	3252	8286	7552
Dez 92	9993	3341	8469	7602
Jan 93	10989	3746	9127	8386
Feb 93	11040	3772	9638	8446
Mär 93	10905	3754	9496	8113
Apr 93	11122	3668	9483	8050
Mai 93	11245	3649	9165	7791
Jun 93	11188	3515	9159	7781
Jul 93	11583	3792	9617	8440
Aug 93	11430	3747	9545	8276
Sep 93	11385	3628	9232	8418
Okt 93	11251	3628	9260	8388
Nov 93	10918	3530	9193	8415
Dez 93	11086	3580	9331	8559
Jan 94	12009	3778	10074	9077
Feb 94	12042	3802	10105	9004
Mär 94	11238	3834	9594	8625
Apr 94	11043	3702	9045	8205
Mai 94	10575	3423	8590	7601
Jun 94	9812	3190	8164	7230
Jul 94	10470	3206	8482	7209
Aug 94	10659	3078	8643	7309
Sep 94	10291	2773	8372	7285

Quellen: Statistische Materialien der Bundesanstalt für Arbeit; Arbeitsamt Gotha:
Jahresberichte, Presseinformationen.

entsprechende tarifliche Vereinbarungen, die häufig verknüpft waren mit Bestimmungen zum Rationalisierungsschutz und zur Qualifizierung, aus.

So galt etwa der Tarifvertrag für die Metall- und Elektroindustrie bis zum 30.6.1991. Er sah vor, daß Kündigungen aufgrund dringender betrieblicher Erfordernisse erst ab dem genannten Zeitpunkt wirksam werden. Außerdem verpflichtete er die Arbeitgeber, den betroffenen Arbeitskräften Qualifizierungsmaßnahmen anzubieten. Dieser Tarifvertrag endete ohne Nachwirkung am 30.6.1991. Einen Tarifvertrag zum Kündigungsschutz sowie befristeten Qualifizierungsmaßnahmen hat ebenfalls die Gewerkschaft für Handel, Banken und Versicherungen (HBV) für Beschäftigte in ehemals stattlichen HO-Betrieben vereinbart. Wie in der Metall- und Elektroindustrie werden Kündigungen frühestens zum 30.6.1991 wirksam (WSI-Arbeitsgruppe 1991, S. 280 f.).

Noch deutlicher sichtbar am Arbeitsmarkt sind die Folgen des Kündigungstermins zum Ende des Jahres 1991. Allein dieser Effekt wird für einen Anstieg der Arbeitslosigkeit von mehreren hunderttausend Personen verantwortlich gemacht (Blaschke u.a. 1992, S. 121). Außerdem hat sich vermutlich ab Mitte 1991 die Zahl der Arbeitslosen, die vorher im Bereich der öffentlichen Verwaltung beschäftigt waren, erheblich erhöht.

1991 wurde eine spezielle arbeitsrechtliche Konstruktion für Beschäftigte in der öffentlichen Verwaltung geschaffen. Die Arbeitsverhältnisse von Arbeitskräften in Einrichtungen außerhalb von Körperschaften des Bundes, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts oder Einrichtungen der Länder ruhten ab spätestens Anfang 1991 für höchstens sechs Monate (für über 50jährige für höchstens neun Monate). Erfolgte nach dieser "Warteschleife" keine Weiterbeschäftigung, endeten Arbeitsverhältnisse mit diesen Fristen. Nach Schätzungen der Bundesregierung waren von dieser Regelung zwischen 100.000 und 150.000 Personen betroffen, nach Schätzungen der ÖTV 600.000 bis 700.000, während entsprechend den Zahlen des Arbeitsmarkt-Monitors (Selbstzuordnung der Befragten) für Mitte März von einer Größenordnung zwischen 210.000 und 280.000 Personen auszugehen ist (Autorengemeinschaft 1991, S. 628).

Der nochmalige Anstieg der Arbeitslosigkeit zu Beginn des Jahres 1993 wird insbesondere auf Entlassungen bei den Treuhand- und Ex-Treuhand-Betrieben zurückgeführt. Wegen Kündigungsterminen zum Ende des Jahres 1992 wird mit einer Reduzierung um weitere etwa 100.000 Beschäftigte gerechnet (Autorengemeinschaft 1993, S. 458).

An der Entwicklung der Arbeitslosenquoten in der ersten Hälfte der 90er Jahre läßt sich - vielleicht abgesehen von den ersten drei Quartalen 1993 - eine weitgehende Parallelität der Verläufe in den einzelnen Regionen ablesen. Gleichwohl zeigt sich an den stabil höheren Arbeitslosenquoten im

Arbeitsamtsbezirk Gotha und dem Kreis Eisenach, daß diese Regionen vergleichsweise stärker betroffen sind (Übersichten 8 und 15 im Anhang). Darin spiegelt sich der ehemals hohe Anteil von Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe wider, wo besonders viele Arbeitsplätze verloren gingen. Entsprechend steigt die Unterbeschäftigungsquote¹⁴ im Bezirk Gotha zwischen September 92 und März 93 auf über 35 % (Übersicht 9 im Anhang).

Eine leichte Entspannung der Arbeitsmarktsituation zeichnet sich in allen betrachteten Regionen ab Mitte 1994 ab. Mit immer noch sehr hohen Arbeitslosenquoten (zwischen knapp 14,5 % in den neuen Ländern insgesamt und 17 % im Bezirk Gotha) deuten erste Anzeichen auf eine günstigere Entwicklung hin. Neben den leicht gesunkenen Arbeitslosenzahlen spricht dafür etwa auch die Entwicklung der Zahlen der offenen Stellen. So zeigen die Bestände der offenen Stellen - bezogen auf den betrachteten Zeitraum - in Thüringen und den Bezirken Gotha und Zwickau jeweils Höchstwerte, was teilweise ebenfalls für die Zu- und Abgangszahlen der offenen Stellen zutrifft (Gotha und neue Länder) (Übersichten 8, 10 bis 17 im Anhang).

Weiterhin prägend für die Arbeitsmarktsituation sind gleichwohl die seit Beginn des Jahres 1992 konstant hohen Arbeitslosenquoten in den neuen Bundesländern. Begleitet wird der sprunghafte Anstieg der Arbeitslosenzahlen durch eine massive Ausweitung der arbeitsmarktentlastenden Maßnahmen, wobei deren Einsatz das seit Mitte 1990 auch in den neuen Bundesländern geltende Arbeitsförderungsgesetz - erweitert durch zahlreiche Sonderregelungen - zur Grundlage hat. Zu den Maßnahmen zählen in erster Linie die verschiedenen Regelungen zum Vorruhestand, die Einführung von AB-Maßnahmen, Kurzarbeitsregelungen sowie Maßnahmen zur Fortbildung und Umschulung.

3.2 Vorruhestand

Noch vom Ministerrat der DDR wurde im Februar 1990 eine Vorruhestandsregelung eingeführt, die zwar im Oktober 1990 - im Zuge der Vereinigung beider deutscher Staaten - von einer Regelung zum Altersübergang abgelöst wurde, deren Wirkung gleichwohl bis ins Jahr 1992 reichte. Die

14 Zur Berechnung der Unterbeschäftigungsquote werden die Arbeitslosen plus die als vollzeitäquivalent erfaßten Kurzarbeiter bezogen auf die fortgeschriebene regionale Erwerbspersonenzahl. Ab September 1992 berechnet sich die Unterbeschäftigungsquote aus der Summe der Arbeitslosen, der Vollzeit-FuU, der als vollzeitäquivalent erfaßten Kurzarbeiter und der Frührentner bezogen auf die fortgeschriebene regionale Erwerbspersonenzahl.

Vorruhestandsregelung wurde - per Einigungsvertrag - von der letzten DDR-Regierung übernommen und aus Mitteln des Bundes weitergeführt.

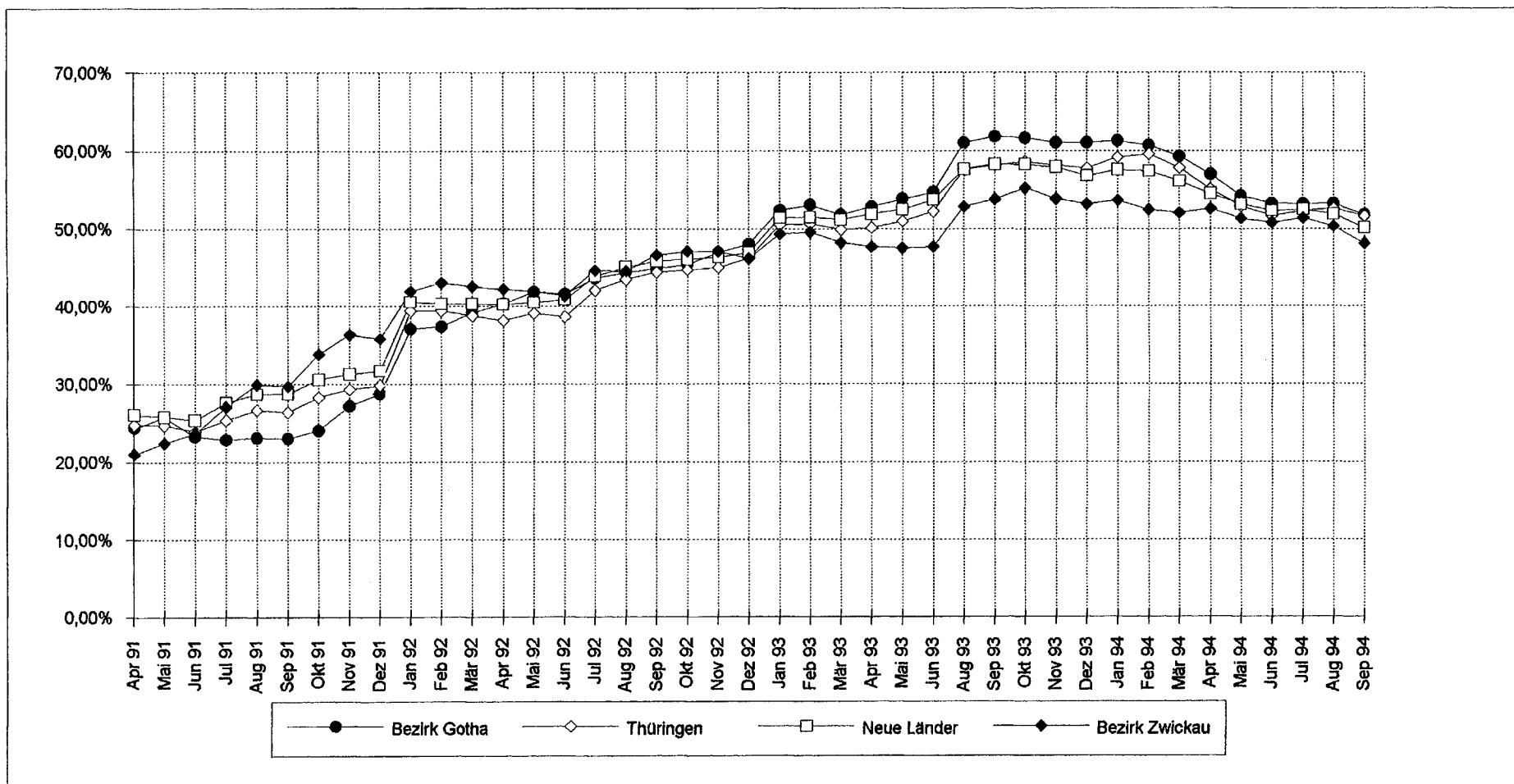
Bis zum 2. Oktober 1990 galt eine Verordnung, nach der Arbeitnehmer fünf Jahre vor Erreichen der Altersgrenze in den Vorruhestand eintreten konnten, also Männer ab dem 60. Lebensjahr und Frauen ab dem 57. Lebensjahr. Abgelöst wurde diese Regelung durch das ab dem 3.10.1990 geltende Altersübergangsruhegeld für Arbeitnehmer, die bis Ende 1990 ihren Arbeitsplatz verloren. Im Rahmen dieses Übergangs wurde die Lohnersatzrate von 70 % nach der alten DDR-Regelung auf 65 % verringert und damit der Berechnungsgrundlage des Arbeitslosengeldes angenähert. In arbeitsmarktpolitischer Perspektive entscheidend war, daß Bezieher von Altersübergangsruhegeld dem Arbeitsmarkt nicht mehr zur Verfügung stehen mußten.

Die Altersgrenze wurde zunächst für Männer auf 57 Jahre, für Frauen auf 55 Jahre herabgesetzt (Autorengruppe 1991, S. 629). Nach einem Gesetz vom 21.6.1991 (Gesetz zur Änderung arbeitsförderungsrechtlicher und anderer sozialrechtlicher Vorschriften) wird u.a. die Altersübergangsregelung auf 55- und 56jährige Arbeitnehmer ausgeweitet, wobei diese Altersgrenze sowohl für Männer als auch für Frauen gilt. Begünstigt sind dadurch Arbeitskräfte, die im Alter ab 55 Jahren bis zum 31.12.91 ihre Beschäftigung in den neuen Ländern verloren haben (Bundesarbeitsblatt 1994, S. 9). Die zunächst bis Ende 1991 befristete Regelung wurde zweimal um jeweils ein halbes Jahr bis Ende 1992 verlängert. Zum 1.1.93 ist die Altersübergangsregelung ausgelaufen.

Anspruch auf Altersübergangsruhegeld haben Arbeitskräfte, die aus einem mindestens drei Monate andauernden Beschäftigungsverhältnis ausgeschieden sind und für die Dauer von 32 Monaten Arbeitslosengeld beanspruchen können. Außerdem müssen sie bereit sein, zum frühestmöglichen Zeitpunkt - in der Regel mit 60 Jahren - in Rente zu gehen. Altersübergangsruhegeld wird längstens für fünf Jahre gewährt und beträgt 65 % des letzten Nettoeinkommens, wobei während dieser Zeit die Renten- und Krankenversicherungsbeiträge vom Arbeitsamt übernommen werden. Bis 1992 beliefen sich die Kosten für Altersübergangsruhegeld auf 7,3 Mrd. DM.

Ende 1991 gab es in den neuen Länder insgesamt jeweils etwa 330.000 Vorruheständler und Empfänger von Altersübergangsruhegeld, im März 1992 lag die Vorruhestandszahl bei rund 315.000 Personen. Insbesondere im ersten Quartal stieg die Zahl der Altersübergangsruhegeldempfänger weiter an, so daß bis Mitte 1992 durch beide Regelungen zusammengekommen ein Entlastungseffekt von fast 800.000 Personen für den Arbeitsmarkt zu verzeichnen war (Buttler, Kühlewind 1992, S. 1; Übersicht 12 im Anhang, Abb. 6). Betrachtet man die Entlastungswirkungen, so ist festzustellen, daß etwa im September 1992 der Arbeitsmarkt durch 560.000 Personen, die Altersübergangsruhegeld und weiteren 275.000 Personen, die noch Vorruhe

Abbildung 6: Anteil der Frühverrentungen (Bezieher von Vorruhestands- (Vog) und Altersübergangsgeld (Alueg)) an der kumulierten Entlastung April 1991 bis September 1994



Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten.

standsregelungen nach der ausgelaufenen DDR-Regelung bezogen, um insgesamt 835.000 Personen entlastet wurde (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1992b, S. 6).

Die bis Oktober 1990 zu beanspruchende Vorruhestandsregelung entlastet den Arbeitsmarkt zunehmend weniger, 1993 verringerte sich dieser Personenkreis um 80.000 Personen. Dagegen erhöhte sich nochmals die Zahl der Empfänger von Altersübergangsruhegeld um 125.000 Personen, was darauf zurückzuführen ist, daß Anträge bis ins Jahr 1993 nachgeschoben werden konnten, obwohl diese Regelung Ende 1992 auslief (Autorengemeinschaft 1993, S. 459).

Entsprechend den gesetzlichen Regelungen war die höchste Zahl von Frühverrentungen Anfang 1993 mit knapp 900.000 Personen in den neuen Bundesländern erreicht. Vorruhestands- und Altersübergangsregelungen wurden zu diesem Zeitpunkt in Thüringen von knapp 150.000, im Arbeitsamtsbezirk Gotha von über 21.000 und im Arbeitsamtsbezirk Zwickau von über 26.000 Personen beansprucht (Übersichten 11 bis 14 im Anhang).

Altersübergangsruhegeld ist eine befristete Sondermaßnahme für die neuen Bundesländer und hat die Funktion, älteren Arbeitnehmern mit in der Regel sehr geringen Eingliederungschancen die Zeit bis zur Rente ohne das Stigma und die Nachteile der Arbeitslosigkeit überbrücken zu helfen. Bezogen auf die Laufzeit dieser Maßnahme scheint dieses Ziel durchaus erreicht worden zu sein. Dafür spricht die mit knapp 5 % im September 1992 weit unterdurchschnittliche Betroffenheit von Arbeitslosigkeit in der Gruppe der über 54jährigen (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1993).

Gleichwohl zeigt diese Entwicklung die außergewöhnlich hohen Anpassungslasten, die die älteren Arbeitskräfte bei der Neustrukturierung der ostdeutschen Arbeitsmärkte zu erbringen haben. Auswertungen des Arbeitsmarktmonitors¹⁵ ergeben u.a., daß nur 12 % derjenigen, die 1989 zwischen 52 und 63 Jahren alt waren und somit von den Vorruhestandsregelungen Gebrauch machen konnten, auch 1993 noch erwerbstätig sind (Bielenski u.a. 1994, S. 2).

15 Im Auftrag der Bundesanstalt für Arbeit führt Infratest Sozialforschung seit November 1990 in regelmäßigen Abständen in den neuen Bundesländern und Ost-Berlin Umfragen zur Arbeitsmarktentwicklung durch. Dieser Arbeitsmarktmonitor ist als Längsschnittauswertung angelegt, bei der jeweils die gleichen Personen befragt werden. Die bis jetzt vorliegenden Auswertungen von sieben Erhebungen beziehen sich auf den Zeitraum zwischen November 1989 und November 1993. Bei dem erfaßten Personenkreis handelt es sich um 0,1 % der Personen im erwerbsfähigen Alter.

Wesentlich gefördert wurde der große quantitative Erfolg des Altersübergangsruegeldes offensichtlich durch im Vergleich zu den alten Bundesländern deutlich abweichende institutionelle Rahmenbedingungen. Einmal gab es in den neuen Bundesländern - im Gegensatz zu den alten Bundesländern - kaum längerfristig geltende tarifvertraglich fixierte Kündigungsschutzregelungen, die die Ausgliederung älterer Arbeitskräfte von deren Zustimmung abhängig machen. Darüber hinaus ist der Kündigungsschutz vor dem Hintergrund der besonderen Situation in den neuen Bundesländern hinsichtlich seiner sozialen Kriterien neu interpretiert worden. Nach der neueren Arbeitsrechtsprechung verstoßen Betriebe bei der Entlassung älterer Arbeitnehmer deshalb nicht gegen das Kündigungsschutzgesetz, weil diese Personengruppe Anspruch auf Altersübergangsruegeld hat und dadurch sozial abgesichert ist. "Praktisch werden damit ältere Arbeitnehmer, die einen Anspruch auf Altersübergangsruegeld haben, kaum vor Kündigungen geschützt, sondern als eine Anpassungsressource definiert, von der die Betriebe bei der Umstellung auf die Marktwirtschaft ohne besonderen Verhandlungszwang Gebrauch machen können" (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1992b, S. 6).

3.3 Maßnahmen zur Arbeitsbeschaffung (ABM)

Sonderregelungen, die zunächst befristet waren bis zum 31.12.92, machten es für den Osten möglich, daß ABM mit günstigeren Bedingungen als im Westen¹⁶ gefördert wurden.

- So entfällt die im Westen geltende grundlegende Voraussetzung, daß ABM-Teilnehmer vorher sechs Monate arbeitslos gewesen sein müssen.
- Die persönlichen Voraussetzungen der zu fördernden Personen und die Art und Höhe der Förderung wurden sehr weit gefaßt.
- Im ersten Jahr nach der Wirtschafts- und Währungsunion war außerdem eine vollständige Übernahme der Lohnkosten (die sogenannte 100%-Förderung) - worin eingeschlossen der Arbeitgeberanteil der Sozialversicherung ist - durch die Bundesanstalt für Arbeit die Regel. Dagegen werden in den alten Bundesländern üblicherweise zwischen 50 %

16 Auswirkungen auf den Einsatz von AB-Maßnahmen in den alten Ländern, die vor der Wende wirksam wurden, hatten insbesondere die 1989 verabschiedeten Änderungen des Arbeitsförderungsgesetzes (sog. 9. Novelle). Dabei wird der Höchstförderungssatz für ABM grundsätzlich auf 75 % der Lohnkosten beschränkt. Nur in Regionen mit überdurchschnittlicher Arbeitslosigkeit können 90 % gefördert werden, bei Vorliegen besonderer Umstände auch 100 %. Allerdings wird die Vollförderung auf 15 % aller bundesweit geförderten Fälle beschränkt (statt bisher auf 35 %). Darüber hinaus wird der Mindestförderungssatz auf 50 % (statt bisher 60 %) gesenkt (Kühl 1993, S. 275).

und 75 % der Lohnkosten gefördert, der Rest muß vom Träger übernommen werden.

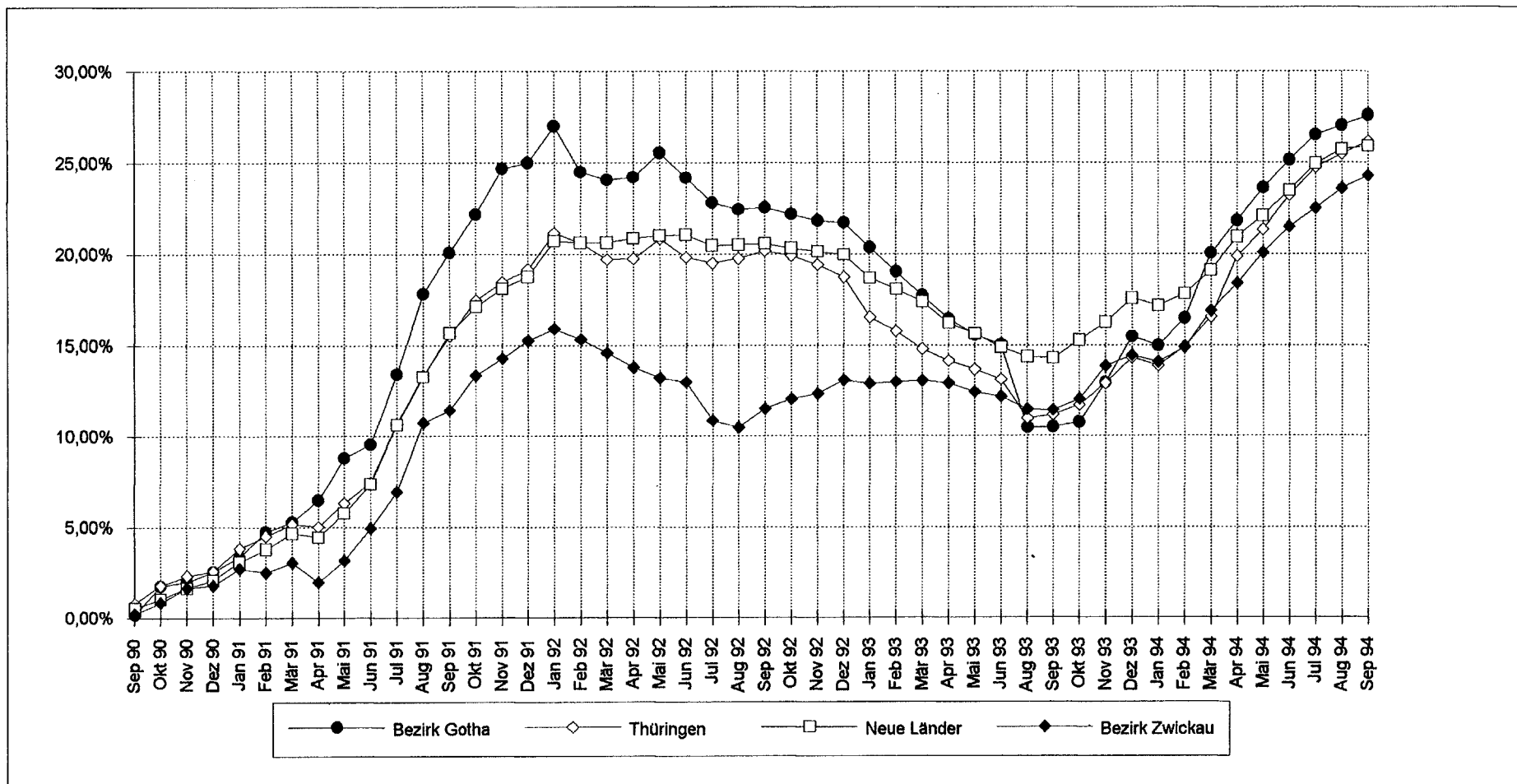
- Träger von AB-Maßnahmen können Zuschüsse bis zu 30 % der Sachmittel beantragen.
- Eine Trägerschaft juristischer Personen des öffentlichen Rechts unterliegt keinerlei Einschränkungen (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1992, S. 6; Spitznagel 1992, S. 279).

Trotz der großzügigen Ausstattung lief die Inanspruchnahme von AB-Maßnahmen zunächst nur zögerlich an. Im Vergleich zu anderen, den Arbeitsmarkt entlastenden arbeitsmarktpolitischen Instrumenten nahmen 1990 zunächst weniger Personen an ABM teil. Zurückgeführt wird dies auf anfänglich bestehende Schwierigkeiten seitens der Arbeitsämter bei der Umsetzung komplizierter ABM-Regelungen sowie der Zielgruppenauswahl. Darüber hinaus fehlten geeignete Träger. In einer länger dauernden Anlaufphase mußten bei den beteiligten Akteuren erst Sach- und Handlungskompetenz gebildet werden (Autorengemeinschaft 1990, S. 466).

Bezogen auf die neuen Bundesländer ist eine sprunghafte Steigerung auf knapp 400.000 Personen in AB-Maßnahmen im Verlauf des Jahres 1991 festzustellen. Offensichtlich konnte die schwierige Anfangsphase vergleichsweise schnell überwunden werden, so daß sich im Jahresverlauf die ABM-Teilnehmerzahlen in den ersten beiden Quartalen 1991 jeweils verdoppelten. Der expandierende ABM-Bereich ist in Zusammenhang mit einem starken Anstieg von Arbeitslosen- und Kurzarbeiterzahlen im Frühjahr 1991 zu sehen. Parallel mit dieser Entwicklung verlief die Vermittlungstätigkeit der Arbeitsämter zwischen Herbst 1990 und Herbst 1991. Über 60 % der im Oktober erfolgreich vermittelten Arbeitslosen nahm eine ABM-Stelle an, dagegen wechselten nur etwa 39 % in eine "reguläre" Beschäftigung. Im April 1992 betrug der Anteil der Vermittlungen in ABM immer noch 46 % (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1992, S. 6).

Die steigende Bedeutung von AB-Maßnahmen für die Arbeitsmarktentwicklung läßt sich auch in den betrachteten Regionen ablesen. Bezogen auf das Land Thüringen verdreifacht sich die Zahl der in ABM beschäftigten Personen im ersten Halbjahr 1991 und verdoppelt sich nochmals bis zum Ende des Jahres auf insgesamt etwa 70.000. Ganz ähnlich verläuft die Entwicklung in den Arbeitsamtsbezirken, wobei zum Jahreswechsel 91/92 in Gotha knapp 14.000 und in Zwickau knapp 9.000 Personen an AB-Maßnahmen teilnehmen (Abb. 7).

**Abbildung 7: Anteil der ABM-Beschäftigten an der kumulierten Entlastung
September 1990 bis September 1994**



Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten.

Zusätzlich zu den Mitteln der Bundesanstalt für Arbeit standen für AB-Maßnahmen Gelder aus dem von der Bundesregierung im März 1991 verabschiedeten "Gemeinschaftswerk Aufschwung Ost" bereit.

Dieses Programm, ausgestattet mit je 12 Mrd. DM für die Jahre 1991 und 1992 war auf zwei Jahre befristet und enthält neben einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen zur Förderung privater und öffentlicher Investitionen Mittel zur Bereitstellung zusätzlicher Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (Höhen 1991, S. 312). Aufgrund einer Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und der Bundesanstalt für Arbeit vom März 1991 wurde ein Volumen für 1991 und 1992 von insgesamt 5,44 Mrd. DM festgelegt, das für Lohn- und Sachkostenzuschüsse zu AB-Maßnahmen vorgesehen war (Bundesarbeitsblatt 1994, S. 9).

Mit der zwischen Ende 1991 und Mitte 1992 durchschnittlich erreichten Teilnehmerzahl war der Höhepunkt bei den AB-Maßnahmen erreicht. Nach den Zielwerten der Haushaltsplanung der Bundesanstalt für Arbeit sollten für 1992 Mittel für ABM in Höhe des Vorjahres bereitgestellt werden, so daß keine zusätzlichen Entlastungen zu erwarten waren (Spitznagel 1992, S. 279). Bezogen auf die neuen Länder insgesamt zeigt sich jedoch ein deutlicher Rückgang in der zweiten Jahreshälfte 1992; nur noch etwa 320.000 Personen befinden sich Anfang 1993 in AB-Maßnahmen. Ähnliche Entwicklungen ergeben sich auch in Thüringen (etwa 31 % weniger ABM-Teilnehmer zu Beginn des Jahres 1993 gegenüber Mitte 1992) und in Gotha (etwa 40 % weniger ABM-Teilnehmer Anfang 1993 gegenüber dem gleichen Zeitpunkt ein Jahr zuvor). Vergleichsweise moderater verlief der ABM-Abbau im Bezirk Zwickau, wo sich die Teilnehmerzahlen gegenüber dem Höchststand Anfang 1992 gegenüber Anfang 1993 nur um gut 20 % verminderten (Übersichten 11 bis 14 im Anhang).

Nachdem sich bereits seit etwa Mitte 1991 eine restriktivere Handhabung der ABM-Förderung in Ostdeutschland abzeichnete - der Lohnkostenzuschuß bei AB-Maßnahmen wurde, ausgenommen die weiblichen ABM-Beschäftigten und Teilnehmer aus Problemgruppen (Ältere, Behinderte, Langzeitarbeitslose), für die weiterhin die 100%-Förderung bestand, auf maximal 90 % zurückgeschraubt (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1992, S. 6) -, verringerten sich die AB-Maßnahmen im Jahre 1993 nochmals deutlich.

Bis Ende 1993 gingen die AB-Maßnahmen im Verhältnis zum Stand zu Beginn dieses Jahres in den neuen Ländern insgesamt um 30 % zurück, in Thüringen und im Bezirk Gotha fielen sie im Jahresverlauf um bis zu etwa 50 %. In Zwickau verlief der Abbau von AB-Maßnahmen wie im Vorjahr etwa langsamer (etwa -25 %). Möglicherweise hängt dies mit der im Ver-

gleich zu Thüringen sehr viel umfassenderen Nutzung des 1993 neu geschaffenen Instruments der Lohnkostenzuschüsse (§ 249 h AFG) im Bundesland Sachsen zusammen (s.u.).

Dieser Rückgang bei den AB-Maßnahmen ist zurückzuführen auf die knapper werdenden Haushaltsmittel, wobei sich bereits 1992 die Grenzen der Arbeitsmarktpolitik immer deutlicher abzeichneten.

Insgesamt erhöhten sich die Ausgaben der Bundesanstalt für Arbeit im Jahre 1992 für die neuen Bundesländer von knapp 30 Mrd. DM auf 46 Mrd. DM. Gleichzeitig sanken die Einnahmen um 1,2 Mrd., was wesentlich mit einem geringerem Beitragsaufkommen zur Arbeitslosenversicherung wegen sinkender Beschäftigung zusammenhängt. Nur 7,8 % dieser Ausgaben waren durch Einnahmen in den neuen Bundesländern gedeckt, so daß der Transfer aus den alten Bundesländern 1992 mehr als 42,7 Mrd. DM betrug (Brinkmann, Völkel 1993, S. 98).

Diese Entwicklungen bestimmten offensichtlich die Planungen der Bundesanstalt, in deren Ansätzen für 1993 weniger als 300.000 ABM-Neubewilligungen - was einer Kürzung des Ansatzes um 25 % gegenüber dem Vorjahr entspricht - vorgesehen wurden (Autorengemeinschaft 1992, S. 475). Verbunden mit dem engeren Mittelrahmen wurde der Zugang zu ABM erschwert. So wurden - auf der Grundlage des "Gesetzes zur Änderung von Förderungsvoraussetzungen im Arbeitsförderungsgesetz und in anderen Gesetzen" - AFG-Änderungen beschlossen, die ab 1.1.1993 insgesamt Leistungskürzungen für die neuen Länder bedeuteten.

AB-Maßnahmen werden nur noch dann zu 90 % oder 100 % gefördert, wenn teilzeitgeförderte Arbeitsplätze (80 % der normalen Arbeitszeit) entstehen oder untertarifliche Löhne gezahlt werden (Autorengemeinschaft 1992, S. 475; Employment Observatory 1993, S. 8).

Dramatisch verschlechterte sich die Lage im Februar 1993, als die Bundesanstalt einen Bewilligungsstopp für alle AB-Maßnahmen im gesamten Bundesgebiet verfügte, da die für 1993 vorgesehenen Mittel in Höhe von 9,9 Mrd. DM bereits gebunden waren (Kühl 1993, S. 277). Um trotzdem die Kontinuität der Bewilligungen von AB-Maßnahmen abzusichern, wurde Ende März 1993 von der Bundesregierung ein ABM-Stabilisierungsprogramm beschlossen. Dieses Programm umfaßte zwei Mrd. DM und lief während des Jahres 1993 (Bundesarbeitsblatt 1994, S. 9).

Um eine Anschlußfinanzierung für Ende 1992 auslaufende AB-Maßnahmen - insbesondere für etwa 30.000 Förderfälle bei sog. "Mega-ABM" im Braunkohlenbergbau, der Chemischen Industrie und der Stahlindustrie -

sicherzustellen, wurde im Rahmen des zum 1.1.1993 wirksam werdenden Gesetzespaketes auch der § 249 h AFG (zunächst befristet bis 1997) für die neuen Länder eingefügt.¹⁷ Unter dem Titel "Lohnkostenzuschüsse Ost" waren für dieses Programm für 1993 Haushaltsmittel für etwa 70.000 Stellen vorgesehen.

- Nach § 249 h AFG können für Arbeitnehmer, die an Maßnahmen in den Bereichen Umwelt, soziale Dienste oder Jugendhilfe teilnehmen, Lohnkostenzuschüsse in Höhe der durchschnittlichen Aufwendungen für Arbeitslosengeld und Arbeitslosenhilfe gezahlt werden.
- Arbeitgeber erhalten pauschalisierte Zuschüsse zum Arbeitsentgelt in Höhe des Durchschnitts der Lohnersatzleistungen im Kalenderjahr (Alg/Alhi einschließlich der KV- und RV-Beiträge) für eine Dauer von drei Jahren. Allerdings darf die Arbeitszeit nicht 80 % der betriebsüblichen Arbeitszeit überschreiten (10. AFG Novelle) (Kühl 1993, S. 277).
- Abweichend zu herkömmlichen ABM darf in Projekten nach § 249 h AFG im Bereich Umweltsanierung gewinnorientiert gearbeitet werden.
- Aufgrund des "Beschäftigungsförderungsgesetz 1994" vom 1.8.1994 können - zusätzlich zu den bisherigen Bereichen - mit Lohnkostenzuschüssen nach § 249 h AFG auch Arbeiten des Breitensports, der freien Kulturarbeit und der Denkmalpflege gefördert werden (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1994b, S. 12).

Lohnkostenzuschüsse nach § 249 h AFG werden nur einem bestimmten Personenkreis gewährt:

- ABM-Beschäftigten, deren Maßnahme beendet ist.
- Arbeitslosen Leistungsempfängern nach mindestens dreimonatiger Arbeitslosigkeit.
- Empfängern von Kurzarbeitergeld, deren Arbeitszeit in den letzten 13 Wochen höchstens 10 % der üblichen Arbeitszeit betragen hat, und seit 1.1.94 Personengruppen in vergleichbarer Lage (Brinkmann, Wolfinger 1994, S. 11 f.).

Als Kofinanziers für Maßnahmen im Bereich des § 249 h im Bereich der Umweltsanierung waren in erster Linie Bund und Treuhand-Anstalt (je nach Maßnahme zwischen 75 % und 60 %) vorgesehen, wobei für diese Finanzierungsregelung 3,5 Mrd. DM bereitgestellt wurden. Zur Kofinanzierung von Arbeiten zur Verbesserung der sozialen Dienste und der Jugend-

17 Mit dem Beschäftigungsförderungsgesetz wurde der § 249 h AFG als § 242 s ab 1.8.94 auch in den alten Bundesländern eingeführt. Eingeschränkt sind mögliche Maßnahmen auf den Umweltschutz, soziale Dienste und die Jugendhilfe (Brinkmann, Wolfinger 1994, S. 17).

hilfe konnten die ostdeutschen Bundesländer einen Teilbetrag von bis zu 150 Mio. DM aus der Kommunalen Investitionspauschale verwenden (Weiland 1994, S. 6).

Trotzdem werden Akzeptanzrisiken bei der Umsetzung dieses Instruments gesehen, weil Lohnkostenzuschüsse besonders in Umweltprojekten oft nur einen kleinen Teil der Kosten abdecken und Sachleistungs- und kapitalintensive Umweltprojekte hohe Eigenbeiträge durch dritte Finanziere erfordern (Autorengemeinschaft 1992, S. 475). Dadurch kann sich der Finanzierungsbeitrag nach dem AFG auf ein Drittel oder noch weniger der Gesamtkosten reduzieren (Brinkmann, Völkel 1993, S. 97). Außerdem sind viele Projekte begrenzt auf ein Jahr, weil die Bundesländer - wegen einer mittelfristig unsicheren Haushaltssituation - häufig nicht in der Lage sind, längerfristig eine Komplementärfinanzierung sicherzustellen. Kritisch wird daher in Zusammenhang mit dem § 249 h AFG von "Mager-ABM" oder "Dumping-ABM" gesprochen. Dies bezieht sich einerseits darauf, daß nur ein geringer Teil der ausgelaufenen ABM aufgefangen wird und die Bundesanstalt im Gegensatz zu ABM nicht einmal die Hälfte der Maßnahmekosten trägt. Andererseits deuten diese Kennzeichnungen auf das zwingend vorgeschriebene Entlohnungsniveau hin, das unterhalb der geltenden Lohn- und Gehaltstarife bleiben muß.

Offenbar nicht zuletzt aufgrund dieser Probleme wurden 1993 mit gut 63.000 Teilnehmern weniger Personen durch Lohnkostenzuschüsse nach § 249 h gefördert als ursprünglich vorgesehen. Deutlich wird außerdem, daß der gleichzeitige Wegfall von ABM-Stellen in diesem Zeitraum nur teilweise kompensiert werden konnte. Im Verlauf des Jahres 1993 verringerte sich die Zahl der ABM-Beschäftigten um rund 177.000, so daß, wenn man ABM und §-249h-Maßnahmen gemeinsam betrachtet, die Zahl der geförderten Personen von etwa 355.000 auf 241.000 Personen zurückging (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1994, S. 8 ff.)

Dabei ist die Zahl der Beschäftigten, die durch Lohnkostenzuschüsse nach § 249 h AFG gefördert werden, konzentriert auf die Bundesländer Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Sachsen. Während in diesen drei Regionen im November 1993 von insgesamt knapp 56.000 Teilnehmern etwa 75 % gefördert werden, liegt der Anteil von Thüringen bei knapp 11 %, was gut 6.000 Personen entspricht (ebd.). An diesen Verhältnissen hat sich bis Anfang 1994 wenig geändert. Bei nunmehr insgesamt 73.500 geförderten Arbeitnehmern beläuft sich die Zahl der durch diese Maßnahme geförderten Personen im Land Thüringen auf 8.300 Arbeitskräfte, dagegen werden in Sachsen und Sachsen-Anhalt jeweils etwa 20.000 Teilnehmer gezählt.

Dabei liegt in Thüringen der Schwerpunkt der Förderung im Bereich der Umweltsanierung (etwa 50 %) und außerdem bei der Förderung von sozialen Diensten und Jugendhilfe (über 40 %) (Weiland 1994, S. 8). Insgesamt hat sich die Zahl der Arbeitnehmer, die nach § 249 h AFG gefördert werden, bis August 1994 auf über 100.000 ausgedehnt, die in mehr als 13.000 Maßnahmen beschäftigt sind. Etwa die Hälfte der Arbeitskräfte ist in Umweltsanierungsmaßnahmen beschäftigt, mit weitem Abstand folgen die Bereiche Braunkohle (ca. 17.000 Arbeitskräfte), Chemie (ca. 14.000) und soziale Dienste (etwa 12.000) (Brinkmann, Wolfinger 1994, S. 9).

Betrachtet man die jüngste Entwicklung im ABM-Bereich, so ist festzustellen, daß sich parallel mit der Förderung nach § 249 h AFG die Bedingungen zur Einrichtung von AB-Maßnahmen weiter verschärften. Dies hängt mit dem am 1.8.94 in Kraft getretenen "Beschäftigungsförderungsgesetz 1994" zusammen.

Danach werden in den neuen Ländern bei ABM - ähnlich wie beim § 249 h AFG - nur noch Lohnkosten bezuschußt, die mindestens 10 % unter den Löhnen für vergleichbare Tätigkeiten außerhalb von ABM liegen. Nicht mehr möglich ist es, anstelle untertariflicher Bezahlung eine Teilzeitbeschäftigung mit höchstens 80 % der üblichen Arbeitszeit zu vereinbaren (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1994b, S. 12).

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, daß der im Jahre 1994 zu beobachtende Anstieg bei den AB-Maßnahmen zu wesentlichen Teilen auf die Ausweitung der Lohnkostenzuschüsse nach § 249 h AFG zurückzuführen ist (Übersichten 11 bis 14 im Anhang).

3.4 Kurzarbeit

Mit der Einführung des Arbeitsförderungsgesetzes Mitte 1990 wurden zusätzliche Bestimmungen auch für die Voraussetzungen zur Kurzarbeit in den neuen Ländern wirksam. Ziel der Sonderregelung nach § 63 Abs. 5 AFG (DDR) - zunächst befristet bis zum 30.6.1991 - war dabei hauptsächlich, den erwarteten Beschäftigungsabbau zu strecken. Im einzelnen wurden folgende Änderungen festgelegt:

- Kurzarbeit kann auch dann in Anspruch genommen werden, wenn die Rückkehr zur Normalarbeitszeit wegen nicht sanierungsfähiger Arbeitsplätze bzw. Betriebe nicht erwartet werden kann. Konkret bedeutete dies, daß Kurzarbeitergeld (KuG) auch bei Arbeitsausfall wegen betrieblicher Strukturveränderungen oder betriebsorganisatorischer

Maßnahmen in Zusammenhang mit der Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion gewährt werden konnte.

- Insbesondere die Übernahme der Arbeitgeberanteile zur Kranken- und Rentenversicherung durch die Bundesanstalt entlastete die Arbeitskosten der Unternehmen.
- Zunächst befristet bis Ende 1994 wurde die Dauer des Bezugs von KuG von 6 auf 24 Monate verlängert¹⁸ (Autorengemeinschaft 1990, S. 466; Völkel 1992, S. 7; Brinkmann u.a. 1992, S. 425; Völkel 1993, S. 6).

Betrachtet man die Entwicklung des Arbeitsmarkts in den neuen Ländern, so ist ein sprunghafter Anstieg von Kurzarbeit in der ersten Jahreshälfte 1991 abzulesen, was für die hohe Nutzung des neuen arbeitsmarktpolitischen Instruments spricht. Im Durchschnitt ist dabei die Arbeitszeit der KuG beziehenden Arbeitskräfte etwa halbiert (Autorengemeinschaft 1990, S. 466).

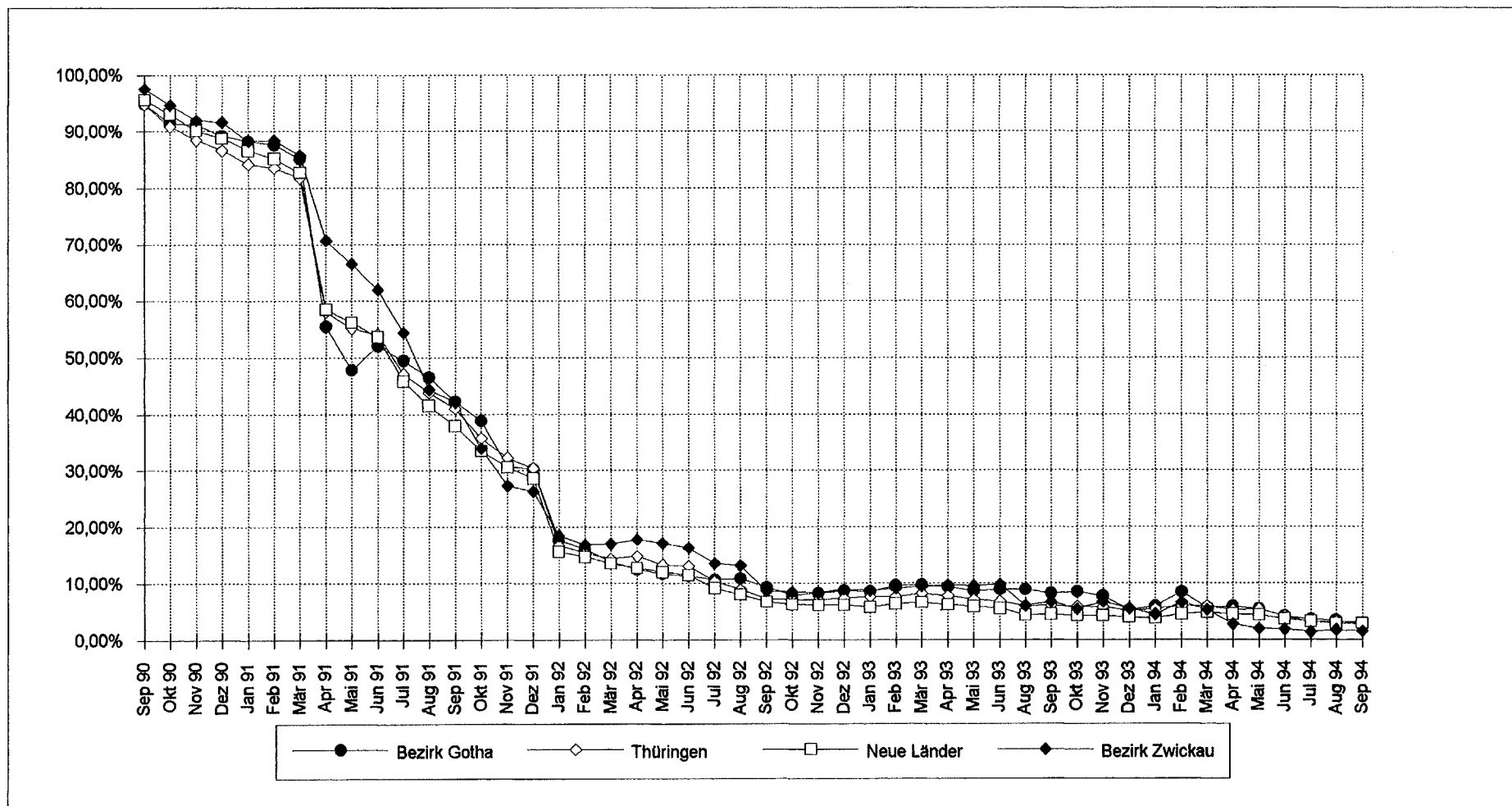
Entsprechend erhöht sich die Zahl der Kurzarbeiter im Verlauf der ersten sechs Monaten 1991 in den neuen Ländern insgesamt auf über zwei Mio. Personen, nachdem am Ende des Vorjahres erst etwa 1,8 Mio. von Kurzarbeit betroffen waren. In Thüringen steigen die Kurzarbeiterzahlen im betrachteten Zeitraum auf über 360.000, im Bezirk Gotha auf über 64.000 und im Bezirk Zwickau auf über 85.000. In dieser Region ist die Zunahme der von Kurzarbeit betroffenen Personen besonders ausgeprägt, da sich ihre Zahl zwischen Dezember 1990 und April 1991 verdoppelt (Abb. 8, Übersichten 11 bis 14 im Anhang).

Bereits im Übergang zwischen dem ersten und dem zweiten Quartal 1991 ist der Höhepunkt bei der Zunahme der durch Kurzarbeit betroffenen Personen überschritten. Diese rückläufigen Tendenzen verstärken sich dann im zweiten Halbjahr 1991. Ein wichtiger Grund besteht darin, daß offenbar viele Betriebe die Zeit bis zum Auslaufen von Kündigungsschutzabkommen im Juli 1991 mit Kurzarbeit überbrückt haben und danach eine größere Anzahl nicht sanierungsfähiger Arbeitsplätze endgültig weggefallen ist (Autorengemeinschaft 1991, S. 633). Parallel zu diesen Entwicklungen verteuerte sich die Durchführung von Kurzarbeit für die Betriebe durch Einschränkungen bei den Zuschüssen für die Sozialversicherungsbeiträge der Beschäftigten durch die Bundesanstalt für Arbeit.

18 Eine solche Verlängerung kann allerdings auch unabhängig von der für die neuen Bundesländer geltenden Sonderregelung wirksam werden. Eine Ausdehnung des KuG-Bezugs auf 24 Monate ist nach § 67 Abs. 2 AFG dann möglich, wenn außergewöhnliche Verhältnisse auf dem gesamten Arbeitsmarkt vorliegen.

Abbildung 8: Anteil der Kurzarbeiter (Vollzeitäquivalente) an der kumulierten Entlastung des Arbeitsmarktes September 1990 bis September 1994

ISF 1995



Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten.

Ab Mitte 1991 werden die Bedingungen zur Durchführung von Kurzarbeit in mehreren Schritten enger gefaßt.

- Ab 1.7.1991 übernimmt die Bundesanstalt nur noch 50 % der Arbeitgeberaufwendungen für die Beiträge zur Kranken- und Rentenversicherung.
- Zum 31.12.1991 läuft die Sonderregelung aus, der § 63 Abs. 5 AFG wird ersetzt durch den § 64 Abs. 4 AFG. Allerdings bleiben eine Reihe von Ausnahmen für die neuen Bundesländer (weiterhin Berechtigung für fast alle Wirtschaftszweige, KuG zu beantragen; Arbeitskräfte mit 100 % Arbeitszeitausfall - Null-Kurzarbeit - können von ABS-Gesellschaften übernommen werden) weiterhin bestehen.
- Ab 1.7.1992 entfällt bei KuG nach § 63 Abs. 4 AFG der Zuschuß der Bundesanstalt zu den Krankenversicherungsbeiträgen ganz (Völkel 1992, S. 12 f.; Völkel 1993, S. 2).

Durch das Zusammenspiel von gekürzten Zuschüssen zu den Sozialversicherungsbeiträgen mit Kündigungsterminen in vielen Bereichen, zu denen auch in großer Zahl Kurzarbeiter entlassen wurden, gingen die Kurzarbeiterzahlen 1992 stark zurück (Autorengruppe 1992, S. 475). Besonders kraß war dieser Rückgang zum Jahreswechsel 1991/92. Betrachtet man die Kurzarbeit im Januar 1992, so ist die Zahl kurzarbeitender Betriebe gegenüber dem Vormonat um mehr als 50 %, die Zahl der Kurzarbeiter um rund 50 % gesunken (Völkel 1992, S. 13). Dadurch wurden zu Beginn des Jahres 1992 in den neuen Ländern insgesamt nur noch gut 500.000 Kurzarbeiter gezählt, wobei sich eine Halbierung der Kurzarbeiterzahlen ebenfalls in Thüringen und im Arbeitsamtsbezirk Gotha zeigt. Etwas anders verläuft die Entwicklung in Zwickau, wo sich die Reduktion der Kurzarbeiterzahlen um 50 % auf das gesamte erste Halbjahr 92 erstreckt (Übersichten 11 bis 14 im Anhang). Ein nochmaliger ausgeprägter Rückgang der Kurzarbeit ist auf allen betrachteten Ebenen im Verlauf des zweiten Halbjahres 1992 zu beobachten. Zurückgeführt wird dies auf die weitere Kürzung der Zuschüsse der Bundesanstalt zu den betrieblichen Sozialversicherungsbeiträgen, so daß viele Beschäftigungsverhältnisse zur Jahresmitte beendet wurden. Dies betraf vor allem die Bereiche Maschinenbau, Elektrogewerbe und Baugewerbe, in denen viele Arbeitskräfte arbeitslos wurden, was sich zugleich in sinkenden Kurzarbeiterzahlen ausdrückte. Zunahmen bei der Kurzarbeit waren allein in der Chemie und Kunststoffverarbeitung sowie im Schiffbau zu verzeichnen (Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland 1992a, S. 16).

Fortgesetzt wurden die Regeländerungen, die den Bezug von KuG erschwerten, in den Jahren 1993 und 1994.

- Seit Juli 1993 übernimmt die Bundesanstalt für Arbeit nur noch für jeweils sechs Monate den Zuschuß zur Rentenversicherung für die Kurzarbeiter.
- Außerdem müssen KuG-Empfänger dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen, der Arbeitgeber muß mit der Aufnahme einer Beschäftigung bei einem anderen Arbeitgeber einverstanden sein.
- Seit Jahresbeginn 1994 müssen - auf Grundlage des "Ersten Gesetzes zur Umsetzung des Spar-, Konsolidierungs- und Wachstumsprogramms" - die gesamten Sozialversicherungsbeiträge der Kurzarbeiter für die ausgefallene Arbeitszeit ab dem ersten Tag des Bezuges von KuG vollständig durch die Arbeitgeber getragen werden (Völkel 1993, S. 15; Beschäftigungsobservatorium Maßnahmen 1994, S. 7).

Vor diesem Hintergrund verringerte sich die Inanspruchnahme von Kurzarbeitergeld im September 1993 auf den bis dahin tiefsten Stand (4.744 kurzarbeitende Betriebe, 143.383 Kurzarbeiter) seit der Einführung dieses arbeitsmarktpolitischen Instruments in den neuen Bundesländern (Völkel 1993, S. 1). Durch eine weitere deutliche Verringerung wurden in der zweiten Jahreshälfte 1994 nur noch gut 70.000 Kurzarbeiter in den neuen Ländern insgesamt verzeichnet. Dabei verringerte sich diese Zahl auf allen betrachteten Ebenen ab Juli 1994 sprunghaft (Übersichten 11 bis 14 im Anhang), was in Zusammenhang mit Kündigungsterminen bei Treuhand-Unternehmen zum 30.6. stehen könnte.

3.5 Fortbildung und Umschulung (FuU)

Sonderregelungen für die neuen Länder gab es auch im Bereich der beruflichen Bildung.

- Unterhaltsgeld für berufliche Fortbildung und Umschulung wurde bereits bei "drohender Arbeitslosigkeit" statt bei der im Westen geforderten "unmittelbaren Bedrohung" von Arbeitslosigkeit (§ 249 d AFG) gewährt. Diese Bestimmung war zunächst befristet bis Ende 1992.
- Befristet bis Ende 1991 wurde ein erhöhtes Kurzarbeitergeld gewährt bei Verbindung der Kurzarbeit mit Weiterbildung.
- Ermöglicht wurde außerdem eine vergleichsweise stärkere Verknüpfung zwischen ABM und Qualifizierung mit einer Erhöhung des zulässigen Qualifizierungsanteils von 10 % auf 20 %. Später wurde zusätzlich die Möglichkeit eröffnet - mit Geltung für das gesamte Bundesgebiet und begrenzt bis zum 31.12.95 -, Teilzeit-ABM zu kombinieren mit Weiterbildung bei Teilunterhaltsgeld.
- Besonders gefördert wurde die berufliche Erstausbildung benachteiligter Jugendlicher (Brinkmann u.a. 1992, S. 427).

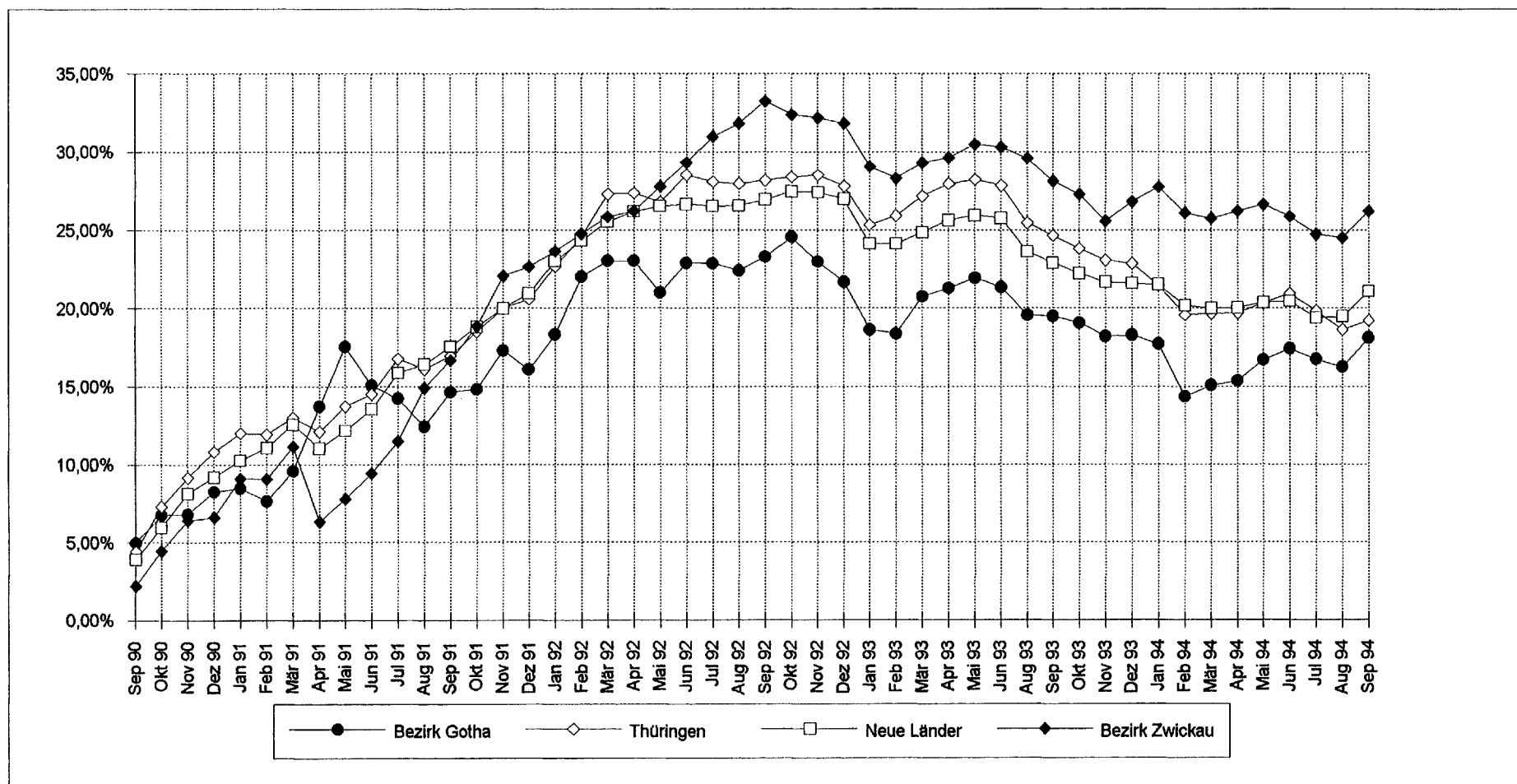
Aufgrund dieser Bestimmungen wurde der Zugang zu FuU offensichtlich wesentlich erleichtert. In FuU-Maßnahmen befanden sich zu Beginn des Jahres 1991 90.000 Arbeitskräfte in den neuen Ländern, darunter etwa 40.000 Kurzarbeiter, am Ende desselben Jahres waren es 435.000 Teilnehmer, darunter 75.000 Kurzarbeiter, und Mitte 1992 mehr als 500.000 Teilnehmer. Trotz Skepsis in verschiedener Hinsicht - zu wenig zielorientierte Auswahl der noch vergleichsweise unerfahrenen Arbeitsverwaltungen in den neuen Ländern hinsichtlich Teilnehmern und Kursen, keine klaren Perspektiven nach Beendigung der Kurse für den Übergang in ein normales Beschäftigungsverhältnis - wird die Wirkung dieses Instruments positiv eingeschätzt. Durchschnittlich um etwa 400.000 Personen wurde der Arbeitsmarkt in den neuen Bundesländern durch FuU-Maßnahmen im Jahr 1992 entlastet (Employment Observatory 1993, S. 5 f.). Ähnlich verlief die Entwicklung in Thüringen, wo Mitte 1992 mit über 96.000 Teilnehmern die höchste Zahl erreicht wurde. Deutlich ausgeprägter war die FuU-Teilnahme 1992 im Bezirk Zwickau mit etwa 17.000 Personen gegenüber nur etwa 10.000 im Bezirk Gotha (Abb. 9, Übersichten 11 bis 14 im Anhang).

Ein ganz ähnlicher Trend wie bei den bisher betrachteten arbeitsmarktentlastenden Maßnahmen zeigt sich auch im FuU-Bereich. Aufgrund finanzieller Restriktionen liegt der Jahresdurchschnittsbestand mit 345.000 Teilnehmern 1993 etwa um 20 % unter dem Vorjahresbestand (Autorenge-meinschaft 1993, S. 464). Infolge der geringeren Mittel entfielen bestimmte Maßnahmen.

So wurden etwa bei den nach § 41 AFG ab 1993 die sechswöchigen Orientierungs- und Informationskurse (§ 41 a AFG) - die einen besonders hohen Frauenanteil hatten - wegen fehlender Mittel gestrichen.

Für 1994 wird - auf dem Hintergrund des genehmigten Haushalts der Bundesanstalt - die jahresdurchschnittliche Zahl der Teilnehmer an Vollzeitmaßnahmen auf 235.000 Personen geschätzt, etwa 100.000 weniger als 1993 (ebd., S. 461). Entsprechend verringerten sich die Teilnehmerzahlen in Thüringen sowie im Arbeitsamtsbezirk Gotha, wobei jeweils eine Halbierung zwischen Anfang 1993 und September 1994 festzustellen ist. Mit -40 % an FuU-Teilnehmern im betrachteten Zeitraum kaum langsamer verlief der Abbau im Bezirk Zwickau (Übersichten 11 bis 14 im Anhang).

Abbildung 9: Anteil der Teilnehmer an Maßnahmen zur beruflichen Fortbildung, Umschulung und Einarbeitung (FuU) an der kumulierten Entlastung September 1990 bis September 1994



Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten.

4. Zusammenfassung

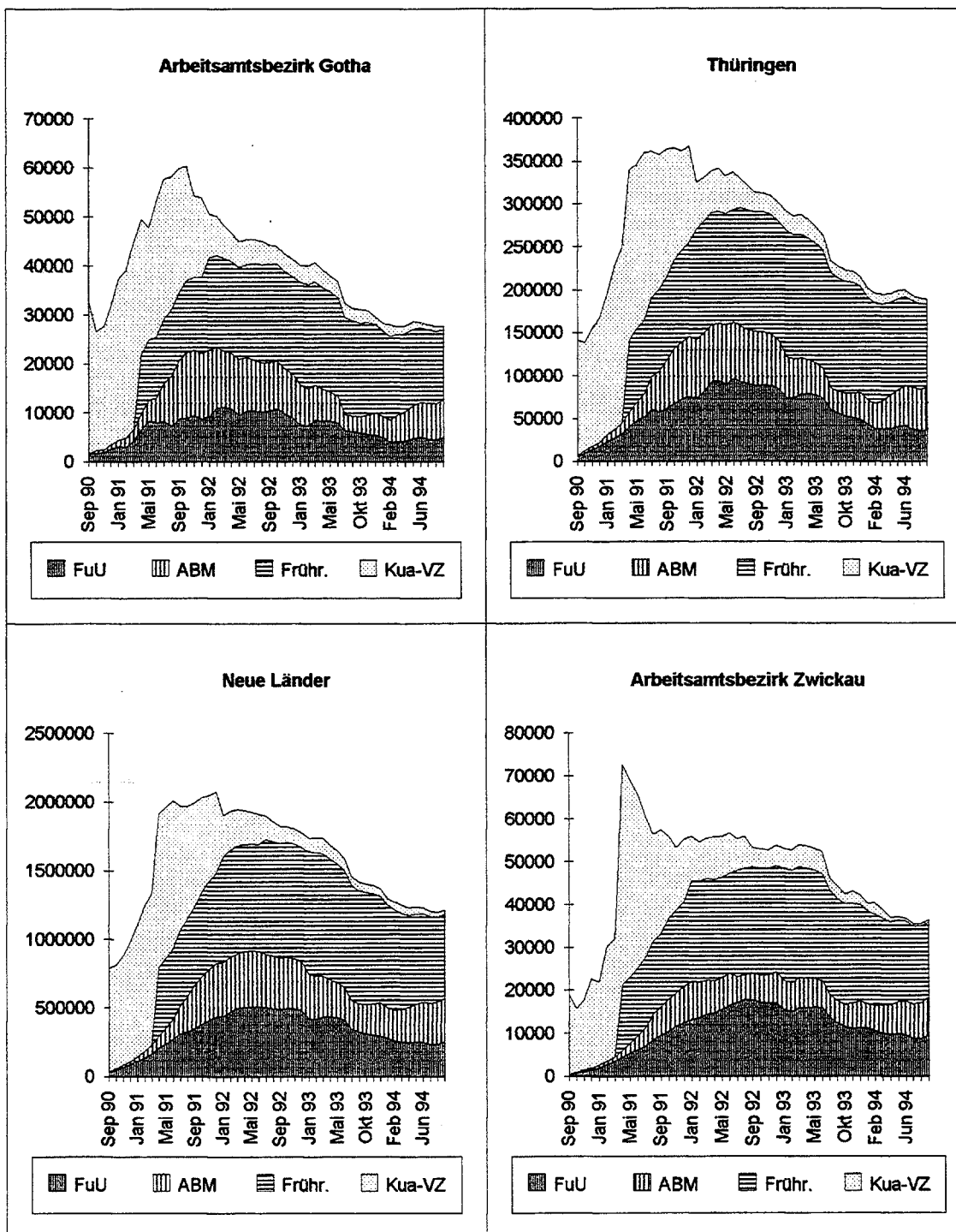
Insgesamt konnten mit den Mitteln für die Bereiche FuU, ABM und Vorruhestand in der ersten Hälfte der 90er Jahre erhebliche Entlastungswirkungen für den Arbeitsmarkt in den neuen Ländern erzielt werden (Abb. 10, Tab. 5, Abb. 11). Nach Schätzungen wurden 1991 und 1992 jeweils zwei Mio. Personen vor offener Arbeitslosigkeit bewahrt, 1993 etwa 1,6 Mio. und 1994 etwa 1,3 Mio. Für 1995 wird mit den gleichen Entlastungswirkungen wie 1994 gerechnet (Beschäftigungsobservatorium Maßnahmen 1994a, S. 5). Dabei zeigt sich ein deutlich abnehmendes Volumen arbeitsmarktentlastender Maßnahmen. Offensichtlich bildet sich im betrachteten Zeitraum ein Politikmuster heraus, wie es aus den alten Bundesländer bekannt ist.

In den alten Bundesländern konnte bereits in den 70er und 80er Jahren beobachtet werden, daß die gemeinsame Finanzierung von Arbeitslosengeld und aktiver Arbeitsmarktpolitik eine prozyklische Entwicklung der aktiven Arbeitsmarktpolitik begünstigt. Dabei zeigt sich, daß ein Ansteigen der Arbeitslosigkeit begleitet wird durch vermehrte Ausgaben für das Arbeitslosengeld bei gleichzeitiger Verschlechterung der Einnahmesituation der Bundesanstalt. Entstehende Defizite müssen zwar durch den Bundeshaushalt gedeckt werden, doch versuchen Parlament und Regierung regelmäßig, die Zuschüsse möglichst gering zu halten. Um dieses zu erreichen, werden in solchen Situationen die Leistungen der Bundesanstalt durch Gesetzesänderungen eingeschränkt, wobei sich die Leistungskürzungen in der Regel auf Elemente der aktiven Arbeitsmarktpolitik konzentrieren.

"Die Folge war eine prozyklische Ausgabenentwicklung der aktiven Arbeitsmarktpolitik: Wenn die Arbeitslosigkeit über einen längeren Zeitraum hinweg anstieg oder auf hohem Niveau verharrte, sanken die Ausgaben für aktive Arbeitsmarktpolitik (im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt), bei rückläufiger Arbeitslosigkeit stiegen sie" (Reissert 1994, S. 5).

Dieses Muster wird auch in den neuen Ländern wieder sichtbar. Während 1991 der zusätzliche Ausgabenbedarf der Bundesanstalt für Ostdeutschland offensichtlich aufgefangen werden kann und Maßnahmen der aktiven Arbeitsmarktpolitik ermöglicht, reichen die erhöhten Einnahmen 1992 nicht mehr, um die Ausgaben zu decken. Zuschüsse - mit wachsender Tendenz - aus dem Bundeshaushalt werden erforderlich, wobei aufgrund der Begleitgesetze zu den Haushalten 1993 und 1994 vor allem Leistungen der Bundesanstalt für Arbeit beschnitten werden. "Trotz rasch steigender Arbeitslosigkeit sinkt daher nun - prozyklisch - das Ausgabenniveau der aktiven Arbeitsmarktpolitik" (ebd.). Folge ist ein - wie bereits früher in den alten Ländern - erneut zu beobachtendes Konkurrenzverhältnis zwischen aktiver und passiver Arbeitsmarktpolitik.

Abbildung 10: Kumulierte Entlastung des Arbeitsmarktes durch arbeitsmarktpolitische Maßnahmen in den Vergleichsregionen September 1990* bis September 1994



FuU = Teilnehmer an Maßnahmen zur beruflichen Fortbildung, Umschulung und Einarbeitung.

ABM = Teilnehmer an allgemeinen Maßnahmen zur Arbeitsbeschaffung (inkl. Maßnahmen nach § 249 h AFG).

Frühr. = Frühverrentungen* (Bezieher von Vorruhestands- und Altersübergangsgeld).

Kua-VZ = Vollzeitäquivalente der Beschäftigten in Kurzarbeit.

* Frühverrentungen werden erst seit April 1991 vollständig ausgewiesen.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten.

Tabelle 5: Erwerbspersonenpotential 1990 und Erwerbspersonen November 1990, Dezember 1992 und Dezember 1993 in den Vergleichsregionen

Quellen: IABWerkstattberichte - Aktuelle Daten; Rudolph 1992; Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30.11.1990, Statistischer Bericht - Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Thüringen 31.3.1992-31.12.1993; Arbeitsamt Zwickau: Statistische Materialien.

* Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter am 31.12.1990;

** Frührentner: November 1990 nur Bezieher von Vorruhestandsgeld (Vog), Bezieher von Altersübergangsgeld (Alueg) werden von der BA erst ab April 1991 ausgewiesen;

*** inkl. Beschäftigte nach § 249 h AFG.

	November 1990				Dezember 1992				Dezember 1993			
	Gotha	Thüringen	NBL	Zwickau	Gotha	Thüringen	NBL	Zwickau	Gotha	Thüringen	NBL	Zwickau
Erwerbspersonenpotential 1990*	254455	1737840	9803442	298637	254455	1737840	9803442	298637	254455	1737840	9803442	298637
Erwerbspersonen:	202462	1423366	8874609	223327	194488	1377476	8598247	229506	186466	1305681	8152449	218878
davon:												
Abhängig Beschäftigte	156771	1160918	7366643	188976	123629	894597	5719881	144777	124314	887321	5608382	142876
erwerbstätige Maßnahmenteiln.:	25695	140670	808672	16699	12545	78361	463520	11830	6105	41840	295307	8420
- Kurzarbeiter-Vollzeitäquivalente	25139	137056	794127	16407	3549	21943	108803	4772	1523	10920	54533	2323
- ABM-Beschäftigte***	556	3614	14545	292	8996	56418	354717	7058	4582	30920	240774	6097
nicht-erwerbstätige Maßn.teiln.:	3546	22568	110116	1178	28909	222546	1314097	42007	23491	173741	1073549	33796
- Frührentner**	1667	8340	38160	37	19908	138919	834479	24865	18083	124486	777793	22480
- FuU-Teilnehmer	1879	14228	71956	1141	9001	83627	479618	17142	5408	49255	295756	11316
Arbeitslose	16450	99210	589178	16474	29405	181972	1100749	30892	32556	202779	1175211	33786

noch Tabelle 5: Struktur der Erwerbspersonen

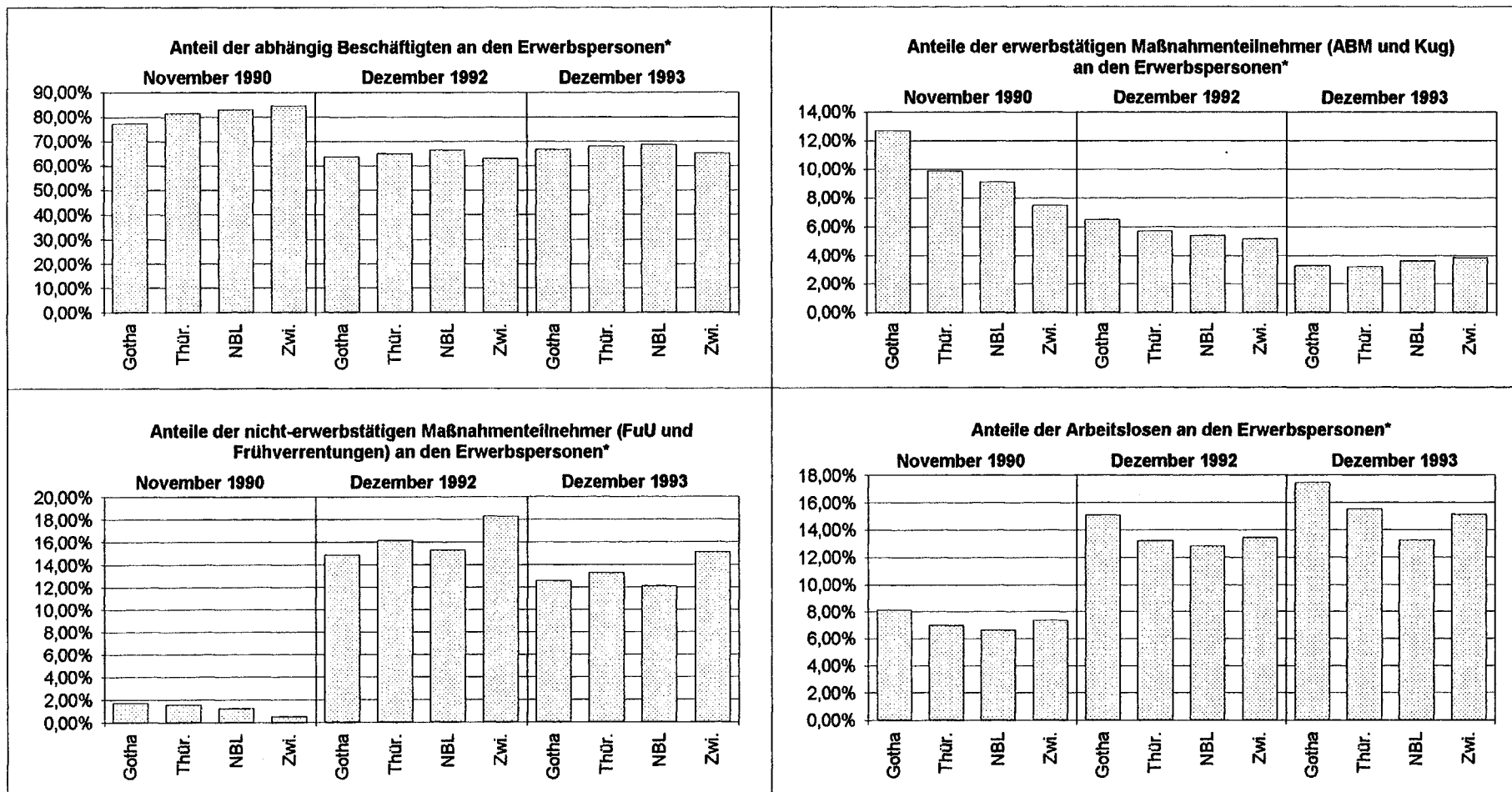
	November 1990				Dezember 1992				Dezember 1993			
	Gotha	Thüringen	NBL	Zwickau	Gotha	Thüringen	NBL	Zwickau	Gotha	Thüringen	NBL	Zwickau
Erwerbspersonenpotential 1990*	254455	1737840	9803442	298637	254455	1737840	9803442	298637	254455	1737840	9803442	298637
Erwerbspersonen:	202462	1423366	8874609	223327	194488	1377476	8598247	229506	186466	1305681	8152449	218878
davon:												
Abhängig Beschäftigte	156771	1160918	7366643	188976	123629	894597	5719881	144777	124314	887321	5608382	142876
- Anteil am Erwerbspersonenpot.	61,61%	66,80%	75,14%	63,28%	48,59%	51,48%	58,35%	48,48%	48,86%	51,06%	57,21%	47,84%
- Anteil an allen Erwerbspersonen	77,43%	81,56%	83,01%	84,62%	63,57%	64,94%	66,52%	63,08%	66,67%	67,96%	68,79%	65,28%
Anteil in % aller Erwerbspersonen:												
erwerbstätige Maßnahmenteiln.:	12,69%	9,88%	9,11%	7,48%	6,45%	5,69%	5,39%	5,15%	3,27%	3,20%	3,62%	3,85%
- Kurzarbeiter-Vollzeitäquivalente	12,42%	9,63%	8,95%	7,35%	1,82%	1,59%	1,27%	2,08%	0,82%	0,84%	0,61%	1,04%
- ABM-Beschäftigte***	0,27%	0,25%	0,16%	0,13%	4,63%	4,10%	4,13%	3,08%	2,46%	2,37%	2,71%	2,73%
nicht-erwerbstätige Maßn.teiln.:	1,75%	1,59%	1,24%	0,53%	14,86%	16,16%	15,28%	18,30%	12,60%	13,31%	12,10%	15,13%
- Frührentner**	0,82%	0,59%	0,43%	0,02%	10,24%	10,09%	9,71%	10,83%	9,70%	9,53%	8,76%	10,07%
- FuU-Teilnehmer	0,93%	1,00%	0,81%	0,51%	4,63%	6,07%	5,58%	7,47%	2,90%	3,77%	3,33%	5,07%
Arbeitslose	8,12%	6,97%	6,64%	7,38%	15,12%	13,21%	12,80%	13,46%	17,46%	15,53%	13,24%	15,13%
- Quote ohne Frührentner	8,19%	7,01%	6,67%	7,38%	16,84%	14,69%	14,18%	15,10%	19,33%	17,17%	15,94%	17,20%

noch Tabelle 5: Veränderung der Anteile jeweils gegenüber dem vorherigen Zeitraum (in Prozentpunkten)

	Dezember 1992				Dezember 1993			
	Gotha	Thüringen	NBL	Zwickau	Gotha	Thüringen	NBL	Zwickau
Erwerbspersonenpotential 1990	-	-	-	-	-	-	-	-
Erwerbspersonen (absolut in %):	-3,94%	-3,22%	-3,11%	2,77%	-4,12%	-5,21%	-5,18%	-4,63%
davon:								
Abhängig Beschäftigte (abs. in %)	-21,1%	-22,9%	-22,4%	-23,4%	0,6%	-0,8%	-1,9%	-1,3%
- Anteil am Erwerbspersonenpot.	-13,0%	-15,3%	-16,8%	-14,8%	0,3%	-0,4%	-1,1%	-0,6%
- Anteil an allen Erwerbspersonen	-13,9%	-16,6%	-16,5%	-21,5%	3,1%	3,0%	2,3%	2,2%
Anteil in % aller Erwerbspersonen:								
erwerbstätige Maßnahmenteiln.:	-6,2%	-4,2%	-3,7%	-2,3%	-3,2%	-2,5%	-1,8%	-1,3%
- Kurzarbeiter-Vollzeitäquivalente	-10,6%	-8,0%	-7,7%	-5,3%	-1,0%	-0,8%	-0,7%	-1,0%
- ABM-Beschäftigte***	4,4%	3,8%	4,0%	2,9%	-2,2%	-1,7%	-1,4%	-0,3%
nicht-erwerbstätige Maßn.teiln.:	13,1%	14,6%	14,0%	17,8%	-2,3%	-2,8%	-3,2%	-3,2%
- Frührentner	9,4%	9,5%	9,3%	10,8%	-0,5%	-0,6%	-0,9%	-0,8%
- FuU-Teilnehmer	3,7%	5,1%	4,8%	7,0%	-1,7%	-2,3%	-2,2%	-2,4%
Arbeitslose	7,0%	6,2%	6,2%	6,1%	2,3%	2,3%	0,4%	1,7%
- Quote ohne Frührentner	8,7%	7,7%	7,5%	7,7%	2,5%	2,5%	1,8%	2,1%

ISF 1995

Abbildung 11: Anteile der abhängig Beschäftigten, der Maßnahmenteilnehmer und der Arbeitslosen an den Erwerbspersonen November 1990, Dezember 1992 und Dezember 1993



Gotha=Arbeitsamtsbezirk Gotha, NBL=Neue Länder insgesamt, Zwi.=Arbeitsamtsbezirk Zwickau.

* Erwerbspersonen bestehen hier aus der Summe der abhängig Beschäftigten (Arbeiter und Angestellte), der Teilnehmer an AFG-geförderten Maßnahmen (Kurzarbeiter-Vollzeitäquivalente, ABM-Beschäftigte, Teilnehmer an Maßnahmen zur Fortbildung, Umschulung und Einarbeitung (FuU) und Frühverrentungen (Vog und Alueg)) sowie Arbeitslosen.

IV. Opel und die Zulieferer

Nachdem die Treuhand im Januar 1991 beschlossen hatte, die Produktion des Wartburg endgültig einzustellen, war das Ende einer eigenständigen Automobilproduktion in Thüringen besiegelt.¹ Alle Hoffnungen richteten sich nun auf die Neuansiedlung des Zweigwerkes der Adam Opel AG, für das zur gleichen Zeit der Grundstein gelegt wurde. Mit einer Investition von ca. einer Milliarde DM sollte das modernste Automobilwerk Europas entstehen, in dem jährlich 150.000 PKW hergestellt werden und 2.600 Arbeitskräfte Beschäftigung finden sollten (vgl. Kap. I).

Angesichts der ca. 10.000 Arbeitsplätze im ehemaligen Eisenacher AWE-Werk konnte dies zwar noch nicht die endgültige Lösung der Beschäftigungsprobleme bringen, zumindest war dies jedoch ein vielversprechender Anfang. Die Erwartungen richteten sich vor allem auf die regionalen Ausstrahlungseffekte dieser Investition. Insbesondere die Automobilzulieferindustrie, d.h. Betriebe, die im Kombinatverbund oder als eigenständige Volkseigene Betriebe Eisenach zugeliefert hatten, sollten davon profitieren. Sie umfaßte in der Automobilregion Eisenach ehemals ca. 20.000 Arbeitskräfte.² Zwar war zu diesem Zeitpunkt jedem klar, daß eine Wiederbelebung des alten Automobilstandorts mit dem alten Bestand an Arbeitsplätzen eine illusionäre Vorstellung ist, dennoch waren auch knapp zwei Jahre später bei der Eröffnung des in relativ kurzer Zeit fertiggestellten Opel-Werkes im September 1992 die Erwartungen noch relativ hoch, wurden die Aussichten für den Automobilstandort Eisenach noch sehr optimistisch beurteilt. Trotz der massiven konjunkturellen und strukturellen Krise wurden beim Aufbau des Opel-Werkes - anders als beim VW-Werk in Mosel - keine Abstriche gemacht:³ Teilweise schneller als geplant wurden in Eisenach nach dem Start mit etwa 400 Beschäftigten im September 1992 stufenweise Mitte 1993 die zweite Schicht (1.200 Beschäftigte) und im Herbst 1993 die dritte Schicht (1.600 Beschäftigte) eingeführt. Im Oktober

-
- 1 Von "Nischenproduktion" wie dem Multicar, eines in geringen Stückzahlen hergestellten kleinen Nutzfahrzeuges, abgesehen.
 - 2 Der Begriff "Automobilregion Eisenach" definiert sich unabhängig von den Verwaltungseinheiten (Landkreis, Stadt)) durch die Zusammenfassung von Betrieben, die durch ihre räumliche Nähe und die direkte und indirekte Ausrichtung ihrer Produktion auf den Automobilstandort Eisenach bezogen sind. Für die ehemalige DDR wird insgesamt von 50.000 bis 60.000 Arbeitsplätzen ausgegangen, die mit der Wartburg-Produktion verbunden waren und von denen ein erheblicher Teil im Bereich der Zulieferung angesiedelt war.
 - 3 Allerdings waren die Planungen des Volkswagen Konzerns für Sachsen bezüglich der Produktionskapazitäten und auch der einzubeziehenden Fertigungsschritte (z.B. Motorenfertigung) auch weit umfassender ausgelegt (vgl. dazu Kap. V, Abschnitt 3.1)

1994 wurde mit einer Kapazität von 558 pro Tag (entspricht ca. 150.000 PKW pro Jahr) die vorläufige Endausbaustufe erreicht, dies bei einer Beschäftigung von ca. 1.860 Arbeitskräften. Dies sind einerseits weniger als die anfangs angekündigten 2.600 Arbeitsplätze, andererseits wurde der Aufbau des Eisenacher Werkes von einem massiven Personalabbau in anderen Opel-Werken in Westdeutschland begleitet (seit Anfang 1993 wurden ca. 7.000 Arbeitsplätze abgebaut).

Je nach Betrachtungsweise kann man diese Ergebnisse als Erfolg ("Der industrielle Kern Thüringens"⁴) verbuchen oder als "Tropfen auf den heißen Stein" angesichts des gleichzeitig weitergehenden Beschäftigungsabbaus.⁵ Die beschäftigungspolitische Einschätzung der Opel-Ansiedlung hängt wesentlich mit der Frage nach den regionalen Ausstrahlungseffekten zusammen; insbesondere mit der Frage nach der Zulieferindustrie und den dort gesicherten bzw. neu geschaffenen Arbeitsplätzen. Auch wenn dazu exakte Zahlen nicht vorliegen, sind offensichtlich die bisherigen Effekte außerordentlich bescheiden ausgefallen. Es sind nicht nur sehr wenige Zulieferbetriebe in der Region, in Thüringen und auch in ganz Ostdeutschland in die unmittelbare Zulieferung für Eisenach einbezogen worden, auch die Zahl der geschaffenen Arbeitsplätze bleibt vergleichsweise klein. Opel selbst spricht von 1.000 Arbeitsplätzen, die durch Zulieferung an Opel generell in Ostdeutschland induziert wurden. Bezogen auf das Eisenacher Werk sind es dementsprechend nur einige hundert Arbeitsplätze. Zusammen mit den Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich wird die Zahl von 1.500 genannt. Bei den 15.000 Arbeitsplätzen in Ostdeutschland, die durch Opel - nach eigenen Angaben - in Ostdeutschland geschaffen wurden, entfallen allein ca. 12.000 auf die ca. 400 Händler- und Servicebetriebe von Opel. Wir werden auf die quantitativen Effekte noch zu sprechen kommen. Vorab läßt sich feststellen, daß gegenüber den erwähnten vormaligen 30.000 bzw. 50.000 Arbeitsplätzen in der Region bzw. in Thüringen in der Automobil- und der -zulieferindustrie nach eigenen Schätzungen gegenwärtig 6.000 Arbeitsplätze in der Region und in Thüringen insgesamt 8.000 erhalten geblieben sind bzw. neu geschaffen wurden. Das bezieht sich dann nicht nur auf Opel Eisenach, sondern auf die gesamte Automobil- und -zulieferindustrie.

Um die Effekte der Opel-Ansiedlung in Eisenach bzw. den bisher erreichten Stand der Umstrukturierung der ehemaligen ostdeutschen Automobil-

4 So der Staatssekretär Stamm im Thüringer Innenministerium anlässlich der Feier zum 100.000sten Opel in Eisenach am 31.3.1994 (laut MA (Mitteldeutsche Allgemeine) vom 1.4.1994).

5 So die IG Metall (laut MA vom 23.9.1992): "Noch immer brechen mehr Betriebe zusammen, als neue Arbeitsplätze kommen."

industrie beurteilen zu können, ist es notwendig, den bislang abgelaufenen Transformationsprozeß, so wie er im ersten Kapitel aus der Perspektive der Automobilindustrie der ehemaligen DDR dargestellt wurde, nun aus der Neuansiedlungsperspektive etwas genauer anzusehen. Dieser Prozeß der Neuansiedlung des Zweigwerkes eines großen westlichen Automobilkonzerns und der Einbindung der Zulieferunternehmen ist wiederum nur zu verstehen auf dem Hintergrund der in Kapitel II dargestellten aktuellen weltweiten Entwicklungstendenzen in der Automobilproduktion und der Reorganisation der Zulieferung. Gerade die neuen Automobilwerke in den neuen Bundesländern, also auch das Opel-Werk in Eisenach, gelten ja als Modell- und Paradebeispiele für die erfolgreiche Umsetzung der in den letzten Jahren unter dem Stichwort der "lean production" heftig diskutierten neuen Konzepte industrieller Produktion. Lean Production impliziert, wie ausgeführt wurde, nicht nur tiefgreifende Veränderungen innerhalb der Unternehmen und Betriebe, sondern darüber hinaus die totale Reorganisation der strukturellen und funktionalen Beziehungen innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette, hat damit vor allem gravierende Auswirkungen auf die Zulieferbetriebe, ja die gesamte Zulieferindustrie. Die Ergebnisse unserer empirischen Untersuchungen können deswegen - über den konkreten Fall Eisenach und Thüringen hinausgehend - Einsichten in die regionalen Wirkungsmechanismen moderner Automobilproduktion und Zulieferung vermitteln.

Betrachten wir zunächst das Ganze aus der Perspektive von Opel, der als Automobilhersteller im Zuliefernetzwerk eine fokale Stellung einnimmt.

1. "Schlank und vernetzt" - moderne Automobilproduktion in Eisenach

Bei der Entscheidung der Adam Opel AG für Eisenach als Standort eines neuen Montagewerkes hat sicherlich eine Vielzahl von Faktoren eine Rolle gespielt. Auf sie ist bereits in Kapitel II verwiesen worden. An dieser Stelle sollen nochmals die uns wesentlich erscheinenden kurz zusammengefaßt werden. Aus der strategischen Perspektive von Opel ging es dabei vor allem um das Ziel,

- den Absatzmarkt in Ostdeutschland besonders auch durch eine frühe, demonstrative und in Werbekampagnen herausgestellte Präsenz in den NBL zu erschließen, wobei der Blick auch auf die damals noch erwarteten Absatzmöglichkeiten in den früheren RGW-Ländern gerichtet war (gestützt wurde diese Entscheidung sicher auch durch die insgesamt po-

sitive Einschätzung der globalen mittelfristigen PKW-Nachfrage, die generell eine Ausweitung der Kapazitäten sinnvoll erscheinen ließ);

- einen neuen Produktionsstandort zu errichten, der die vorhandenen Standortvorteile nutzt: ein großes Reservoir an industrieerfahrenen, vergleichsweise hochqualifizierten, mit spezifischen Kenntnissen im Automobilbau versehenen Arbeitskräften, die zudem - nach gewissen Anfangsschwierigkeiten - hohe Anpassungsbereitschaft zeigten (so konnte man bei Opel berechtigterweise davon ausgehen, daß es möglich sein würde, eine stark kooperative, auf Konfliktvermeidung und Produktivitätssteigerung ausgerichtete Beziehung zu der Belegschaft und ihrer Vertretung zu schaffen); ein im Vergleich zu den westlichen Standorten deutlich niedrigeres Lohnniveau; eine günstige infrastrukturelle Situation;
- die in Aussicht gestellten massiven direkten und indirekten Investitionshilfen und eine umfassende unbürokratische Unterstützung (z.B. bei allen mit dem Neubau zusammenhängenden Fragen und auch bei der Qualifizierung der Arbeitskräfte) zu nutzen;
- mit dem neuen Werk auf dem "Green Field" unter optimalen Rahmenbedingungen neue Strategien der Produktionsrationalisierung und Beschaffung zu erproben, die in ihrem exemplarischen Charakter auf den Gesamtkonzern zurückwirken sollten;
- schließlich auch unter günstigen "heimischen" Bedingungen eine zukünftige "Transplant-Strategie" zu erproben, die ein Muster für die weltweit geplanten Zweigwerke des Unternehmens sein sollte (etwa für das neue Werk in Polen).⁶

Es kann festgehalten werden, daß zum gegenwärtigen Zeitpunkt im großen und ganzen diese und andere von Opel Eisenach angestrebten Ziele weitgehend erreicht werden konnten.

6 Als Transplants werden Zweigwerke von Unternehmen (in unserem Fall Automobilherstellern) im Ausland bezeichnet, die sich im wesentlichen auf Montagefunktionen beschränken und weitestgehend abhängig sind von den strategischen Entscheidungen der Zentrale. Ins Blickfeld gerückt sind Transplants vor allem durch die diesbezüglichen Aktivitäten japanischer Hersteller, die damit vor allem Marktbarrieren in den entsprechenden Niederlassungsländern überwinden wollten. Die Bemühungen, diese Transplants in getreuer Kopie japanischer Produktionsweisen zu etablieren, hat an vielen Standorten beträchtliches Aufsehen erregt und maßgeblich auch die Diskussion über die "Überlegenheit" japanischer Produktionsmodelle geprägt.

Dabei ist darauf hinzuweisen, daß ein wichtiges Merkmal der Transplant-Strategien, das etwa bei der Errichtung japanischer Transplants in Europa und USA eine Rolle spielt, nämlich die **Verpflichtung** zum local content (Einbeziehung heimischer Zulieferer), gerade im Falle Opel Eisenach nicht vorlag.

Offensichtlich nicht erwartet worden war zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung der massive Absatzeinbruch auf den internationalen Märkten in den ersten Jahren dieses Jahrzehnts. Dieser hatte zwar, anders als bei Volkswagen in Sachsen, keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Opel-Planungen für das Werk in Eisenach selbst, aber doch auf die anderen Werke des Konzerns in Westdeutschland. Entscheidender für den Standort Eisenach waren sicher die Wirkungen dieses Einbruchs auf die Zulieferer. Angesichts nun bestehender Überkapazitäten erschwerte sich einerseits der Markteintritt für potentielle Konkurrenten aus den neuen Ländern und verschärfte so die an sich schon nicht rosige Ausgangslage; zum anderen zeigte sich wachsende Zurückhaltung bei westlichen Zulieferunternehmen, sich durch Übernahme oder Neugründung in den neuen Ländern zu engagieren, es sei denn, durch die gezielte Nutzung bestimmter Standortfaktoren ließen sich massive Kostensenkungen für das Gesamtunternehmen erzielen (zu den Konsequenzen, die dies wiederum für die Art der Produktion - Stichwort "Verlängerte Werkbank" - hat, vgl. weiter unten).

Ebenfalls war nicht damit gerechnet worden, daß die **osteuropäischen Staaten** sich sehr schnell für westliche Investitionsvorhaben öffnen und vergleichbar günstige politische Rahmenbedingungen, aber auch ein teilweise zumindest gleichwertiges Angebot an Infrastruktur, Industrieerfahrung und fachlicher Qualifikation, in die Waagschale zu werfen hätten, so daß ihre - schon bezogen auf das Ausgangsniveau der Löhne in den neuen Ländern, erst recht aber bezogen auf das bald zu erwartende bundesdeutsche Lohnniveau - um ein Vielfaches niedrigeren Lohnkosten (auch in nicht sehr personalintensiven Fertigungen) massiv zur Wirkung kommen würden. Nicht nur für den Aufbau von Zulieferstrukturen in den neuen Bundesländern, sondern auch für die bestehenden Standorte im Westen hat dies bereits zu erheblichen Folgewirkungen (etwa Auslagerungen von Fertigungsbereichen, Verlagerung ganzer Produktionsstätten) geführt und damit zu einer Entwicklung, die noch nicht abgeschlossen sein dürfte.

Daß die Erwartungen hinsichtlich der Ausstrahlungseffekte auf das regionale Umfeld und insbesondere die Zulieferindustrie sich weit weniger erfüllt haben als die auf das Opel-Werk selbst bezogenen strategischen Zielsetzungen, hat jedoch darüber hinaus einiges mit den Zielen und Merkmalen der Strategien selbst zu tun. Wir beschränken uns im folgenden auf jene strategischen Merkmale, die sich direkt oder indirekt auf die Zulieferung beziehen, also nur Teilaspekte einer "schlanken" Produktion erfassen, für die das Eisenacher Werk in der öffentlichen Diskussion steht.

(a) Der Versuch von Opel, ein modernes, "das modernste" Automobilwerk zu errichten, bedeutet, der Rationalisierungsphilosophie der Lean Production entsprechend, eine weitgehende **Reduzierung der Fertigungstiefe** und die Beschränkung der eigenen Produktion auf das Kerngeschäft. Opel hat dies in Eisenach realisiert: Der Betrieb ist ein reines Montagewerk (Fertigungstiefe unter 30 %, ähnlich den Montagewerken japanischer Automobilhersteller). Außer dem Karosseriebau (auch dies ist ja eine Art Montage) und der Lackiererei finden sich dort keine Fertigungsprozesse. Wichtige Funktionen, wie etwa Forschung und Entwicklung, werden in der Unternehmenszentrale abgewickelt, entsprechende Abteilungen "vor Ort" fehlen demzufolge. Andere allgemeine Funktionsbereiche wie Einkauf, Logistik, Qualitätssicherung u.ä. sind hier, weil nur bezogen auf die Abwicklung des Tagesgeschäftes, in nur rudimentärer Form aufgebaut; zentrale Entscheidungen und Vorgaben fallen auch hier in den Zentralen Rüsselsheim, Zürich oder gar Detroit. Ebenfalls weitgehend ausgelagert sind Wartungs- und Instandhaltungsfunktionen, Reinigungs- und Bewachungsdienste, soziale Versorgungsfunktionen u.a.m.

Trotz des immer noch hohen Arbeitskräftebesatzes in der Montage bleibt somit die Zahl der geschaffenen Arbeitsplätze im Werk selbst begrenzt. Die ständige Optimierung der eingeführten Gruppenarbeit (etwa durch KVP) erzeugt zudem einen ständigen Druck auf Einsparung von Arbeitskräften.⁷ Die angestrebte Zahl von Arbeitsplätzen in der Endausbaustufe konnte damit bereits frühzeitig reduziert werden. Es ist nicht zu erwarten, daß die Beschäftigtenzahl über 2.000 steigt, auch wenn von einer Erhöhung der Stückzahlen ausgegangen wird. Dies soll durch Produktivitätsfortschritte und nicht durch personelle Aufstockung erreicht werden. In zukünftigen Planungen finden sich auch Vorstellungen über eine weitere Reduzierung der Fertigungstiefe durch die Auslagerung von sogenannten Montagemodulen.

7 Sowohl von der Geschäftsleitung als auch dem Betriebsrat wurde bereits in einem frühen Stadium des Ausbaus des Opel-Werkes der zentrale Aspekt der Rationalisierung durch KVP angesprochen. Die Brisanz der damit verbundenen möglichen negativen Effekte wurde damals jedoch von beiden Seiten eher heruntergespielt: Zum einen hatten die durch die Vorschläge der Belegschaft induzierten Personaleinsparungsmöglichkeiten in der Phase des Aufbaus für die betroffenen Arbeitskräfte keine unmittelbaren Konsequenzen, es gab genügend alternative Beschäftigungsmöglichkeiten. Zum anderen verbanden sich mit den erzielten Leistungsverdichtungen zunächst keine spürbaren negativen Effekte. Angesichts des erst allmählichen Hochfahrens der Produktion gab es immer noch genügend zeitliche Spielräume für die Beschäftigten. Die selbstinduzierten Rationalisierungseffekte wurden im Gegenteil - und dies durchaus zurecht - als zu begrüßende Beseitigung unnötiger Störungen und Hemmnisse betrachtet. Wie die allerneuesten Berichte zeigen, deutet sich hier jedoch nach dem Übergang der Produktion aus der Erprobungs- in die Normalphase ein massiver Umschwung in der Beurteilung der durch KVP erzielten Effekte an (vgl. manager magazin 1994, S. 234 ff.).

(b) Einer geringen Fertigungstiefe entspricht ein hoher Fremdbezug. Gerade hierin werden die großen Chancen der Zulieferindustrie gesehen. Diese generelle Schlußfolgerung ist im Prinzip auch durchaus richtig, und auch das Beispiel Opel Eisenach bestätigt dies eindrucksvoll: 70 % aller Teile werden von außen bezogen. Auch wenn dieser Fremdbezug in seiner konkreten Höhe nicht antizipierbar gewesen ist, so knüpften sich jedoch an den Tatbestand als solchen die großen Erwartungen der (potentiellen) Zulieferbetriebe in den neuen Ländern und insbesondere in Thüringen. Nur: Was allgemein gültig sein mag, muß sich im besonderen, also bezogen auf die heimische Zulieferindustrie, keineswegs automatisch positiv auswirken. Vielmehr hat sich als ein ganz entscheidender Faktor erwiesen, daß es sich bei dem neuen Werk in Eisenach von seiner ganzen Anlage und Struktur her um eine Transplant handelt, auch wenn das Zweigwerk im eigenen - bezogen auf viele Rahmenbedingungen jedoch durchaus "fremden" - Land errichtet worden ist.

Transplants als reine Montagewerke und damit auch das Opel-Werk in Eisenach beziehen im wesentlichen (vor-)montierte Baugruppen. Diese werden von sogenannten Systemlieferanten bezogen oder auch aus konzerneigenen Werken zugeliefert. Der im Vergleich zu den traditionellen Standorten des Herstellers überdurchschnittlich hohe Anteil fremdbezogener Teile und die bislang noch ebenso überdurchschnittlich hohe Einbeziehung von Systemlieferanten verleiht dem Werk in Eisenach einerseits seine Vorreiterfunktion bei der Umsetzung "schlanker" Produktionsweisen, bestimmt andererseits jedoch auch entscheidend den Rahmen für die Einbeziehung sich neu konstituierender Zulieferbetriebe in Thüringen. Angesichts der zusammengebrochenen oder maroden Betriebsstrukturen und gerade auch angesichts der beschleunigt vorangetriebenen Entflechtung bislang aufeinander bezogener Produktionsfunktionen fehlte die Basis, um als Systemlieferant dazu noch gegen erhebliche internationale Konkurrenz auftreten zu können.⁸ Auf der anderen Seite impliziert das Konzept der Baugruppenmontage, daß nur in vergleichsweise geringem Umfang Einzelteile bezogen werden, so daß auch auf diesem Feld nur sehr schwer und in geringem Umfang direkte Beziehungen zwischen dem Werk und vorhandenen regionalen Teileproduzenten aufgebaut werden können.

(c) Moderne Zulieferbeziehungen zeichnen sich dadurch aus, daß sie zu einem sehr **frühen Zeitpunkt der Produkt-/Modellentwicklung** aufgenommen werden. Zum Zeitpunkt der Werksgründung waren die Auswahl und die

⁸ Von daher ist es kein Zufall, daß erst Ende 1994 durch einen Zusammenschluß mehrerer thüringer Firmen über die Lieferung einer komplett montierten Baugruppe (Armaturentafel) verhandelt und diese auch gegen massive Konkurrenz aus Spanien durchgesetzt werden konnte.

Festlegung von Lieferanten bereits seit langem abgeschlossen. Das gilt für das Astra-Modell, das in den ursprünglichen Planungen in Eisenach montiert werden sollte. Das gilt aber auch für das Corsa-Modell, mit dem inzwischen ca. 95 % des Umsatzes in Eisenach erwirtschaftet werden. (Der Astra wird gegenwärtig weniger aus Kapazitätsgründen als vielmehr zur Sicherung des Know-hows noch in geringen Stückzahlen parallel montiert.)

Das sogenannte "**advanced purchasing**" fängt bereits beim Modellwechsel in der Planungsphase an, und es wird von Beginn an meist mit jenen Lieferanten kooperiert, die sich bereits in früheren Modellphasen und beim "global sourcing" bewährt haben. Mit den wichtigen Systemlieferanten werden in der Regel langjährige Verträge, sogenannte "**lifetime contracts**", abgeschlossen, die für die gesamte Modellebenszeit gültig sind. Auch wenn geringfügige Veränderungen, sogenannte "Faceliftings", an den Modellen vorgenommen werden, bleiben diese Lifetime-contracts meist gültig. Diese Systemlieferanten sind es auch, die vor allem frühzeitig in den Entwicklungsprozeß einbezogen werden, der etwa zwei bis drei Jahre vor Modellanlaufzeit beginnt. Als "Gegenleistung" für solche langfristigen Verträge wird in der Automobilindustrie üblicherweise erwartet, daß die Preise jährlich gesenkt werden (in Größenordnungen von 1 % bis 6 %).

Früher Beginn der Zulieferkooperation und langfristige Verträge machen den Einstieg für Neuzulieferer äußerst schwierig.⁹ Aber auch bei einem demnächst bevorstehenden Modellwechsel für die Montage in Eisenach sind - nach Ansicht von Experten - die Aussichten für den Einstieg neuer Zulieferer und damit für eine wesentliche Veränderung des Anteils regionaler Zulieferung relativ gering. Die Planungen für dieses neue Modell sind bereits seit längerem abgeschlossen.

(d) Wie bei allen Automobilherstellern, so wurde auch bei Opel in den letzten Jahren das sogenannte "**global sourcing**" stark ausgebaut. Zulieferteile werden zunehmend weltweit ausgeschrieben und beschafft. Dies gilt nicht nur beim Modellwechsel, sondern es werden auch bereits vergebene Zulieferteile dem jährlichen Global-sourcing-Prozeß unterworfen. Dieser dem oben dargestellten Prinzip des "lifetime contracts" tendenziell widersprechende Tatbestand ist in der Debatte um die Einbindungsmöglichkeiten ostdeutscher Zulieferer immer wieder auch als Chance herausgestellt worden. Allerdings zeigen unsere Befunde, daß bislang die regionalen Zulieferbetriebe kaum haben davon profitieren können. Gegenüber der Preis- und Kostenkonkurrenz ausländischer Zulieferer hatten sie, trotz der vielbe-

9 Dies gilt generell für alle Zulieferer, um so mehr jedoch für Zulieferbetriebe in den neuen Bundesländern, die sich zusätzlich noch mit einer Reihe anderer Probleme herumschlagen müssen.

schworenen Standortvorteile vor allem in bezug auf die Lohnkosten, in der Regel das Nachsehen, zumal sich die Kostenkonkurrenz in dem Maße verschärft, in dem die Qualität und der Lieferservice gegenüber inländischen Konkurrenten sich angleichen. Nach Expertenaussagen hat sich der Qualitätsstandard und die Liefertreue ausländischer Zulieferer (insbesondere aus Südeuropa) deutlich den Standards der ehemals führenden deutschen Zulieferer angeglichen. Die deutschen Zulieferer sehen sich nunmehr einer **Kostenkonkurrenz aus dem Ausland** ausgesetzt, mit der sie vielfach nicht mehr mithalten können: Es sind nicht nur die immer wieder genannten Lohnkosten, sondern auch andere Rahmenbedingungen, die die Produktion im Ausland verbilligen (z.B. Energiekosten, geringe Umweltauflagen etc.), und insbesondere die Währungsparitäten, die in vielen Fällen - trotz zusätzlicher Transportkosten - zu ausschlaggebenden Kostenvorteilen ausländischer Zulieferer führen. Die zunehmende Einbeziehung osteuropäischer Zulieferer vor der Haustür wird die Auslandskonkurrenz in Zukunft weiter verschärfen und die Selektion bei der Lieferantenauswahl erhöhen. Die Zulieferer selbst - soweit sie es nicht bereits tun - werden gezwungen, durch Global-sourcing-Strategien auch bei der Beschaffung ihrer Zulieferteile weltweit Kostenvorteile zu nutzen.¹⁰

(e) Global-sourcing und die erwähnte frühzeitige Auswahl und Einbindung der Zulieferer haben dazu geführt, daß im Falle Eisenach 80 % der **Zulieferteile aus Spanien** bezogen werden. Dies liegt zunächst daran, daß die Fertigung des Corsa entsprechend früheren Planungen ausschließlich in Spanien erfolgen sollte. Dazu wurden auch um das Werk herum die wichtigsten Zulieferer angesiedelt und entsprechende Lieferverträge abgeschlossen. Die aufgrund des außergewöhnlich großen Erfolgs dieses Modells erfolgte kurzfristige Umstellung des Eisenacher Werkes auf die Montage von Corsa-Modellen wäre praktisch ohne die Nutzung der spanischen Zulieferungen kaum so schnell und reibungslos möglich gewesen. Aber auch unabhängig davon (und den bestehenden vertraglichen Bindungen) begründet Eisenach sein Festhalten an den spanischen Zulieferbeziehungen mit Kostenüberlegungen: Da das Werk in Eisenach nun in unmittelbarer massiver Kostenkonkurrenz zum Werk in Zaragoza steht, muß es versuchen, an dessen Kostenvorteilen zu partizipieren. Und diese liegen weitestgehend in den günstigen Konditionen bei den Zulieferungen. Hinzu kommt, daß durch die extrem günstigen Währungsparitäten (20 % Kostenvorteil) trotz des nicht unbeträchtlichen Transportaufwands¹¹ und der da-

10 Unsere Untersuchungen zeigen, daß angesichts dieser Kostenkonkurrenz auch ostdeutsche Zulieferunternehmen bereits prüfen, ob und wie weit sie arbeitsintensive Fertigungsbereiche in benachbarte Niedriglohnländer verlagern sollen.

11 1993 wurden täglich 1.200 t per Bahn (ein Güterzug mit 19 Spezialwaggons) aus Spanien angeliefert (vgl. Opel-Geschäftsbericht 1993, S. 26).

mit verbundenen Kosten von hier die Teile immer noch günstiger bezogen werden können als von anderen Standorten.

Der Kostendruck auf Eisenach wird sich auch in Zukunft eher verstärken, zumal dann, wenn die geplanten anderen ausländischen Zweigwerke (z.B. das in Polen) in den nächsten Jahren realisiert werden. Es ist davon auszugehen, daß dieser Kostendruck auf die Zulieferer weitergegeben wird und auf diese Weise der Selektionsprozeß sich weiter verschärfen wird.

(f) Diese Entwicklungstendenzen verringern nicht nur generell die Zahl der Zulieferer, sie beschleunigen den Prozeß der **Konzentration innerhalb der Zulieferindustrie**. Es bilden sich große Zulieferkonzerne heraus, die das sogenannte Systemgeschäft betreiben. Solche **Systemlieferanten** werden zukünftig nur große transnational agierende Konzerne sein, die mit ihren Zweigwerken weltweit eng mit den Automobilherstellern kooperieren. Vor allem Montagewerke wie Opel Eisenach haben fast ausschließlich mit solchen Systemlieferanten bzw. deren Zweigwerken zu tun. Die Beziehungen zu diesen Werken sind dann besonders eng, wenn es sich um sogenannte JIT(Just-in-time)-Lieferanten handelt: Am engsten sind sie dort, wo nicht nur häufige Anlieferungen in "festen Fenstern" (z.B. drei- bis viermal pro Tag) stattfinden (JIT im weiteren Sinn), sondern Lieferung und Fertigung produktionssynchron ablaufen (JIT im engeren Sinn). Technisch vernetzte logistische Beziehungen, weitgehende Kostentransparenz, wechselseitiger personeller Austausch u.ä. sind charakteristische Merkmale solcher Zulieferbeziehungen, wie sie auch im Fall Eisenach aufgebaut wurden. Die Notwendigkeit, solche engen Beziehungen auf der Basis moderner, datentechnisch gestützter logistischer Strukturen, unter Nutzung eingespielten Know-hows und unter möglicher Vermeidung jeglicher Risiken rasch und möglichst friktionslos aufzubauen, bleibt und blieb nicht ohne Konsequenzen für die Lieferantenauswahl. Es ist wohl evident, daß hier die bislang eingebundenen Zulieferunternehmen strukturell günstigere Ausgangsbedingungen hatten, sich diesen Anforderungen zu stellen als die heimischen Zulieferbetriebe. Demzufolge ist es auch nicht verwunderlich, daß es sich - zumindest in den ersten Jahren - bei den entsprechenden Zulieferbetrieben vor den Toren des Eisenacher Montagewerkes um völlig neu errichtete Zweigwerke westlicher Konzerne handelt.

(g) Die Herausbildung großer Systemlieferanten, die tendenziell als einzige direkte Lieferbeziehungen zu den Automobilherstellern besitzen, verstärkt den **hierarchischen Aufbau der Zulieferbeziehungen** in der Wertschöpfungskette. Systemlieferanten sind unmittelbar dem Kostendruck des Automobilherstellers als Kunden ausgeliefert, der Wettbewerb zwischen den

Systemlieferanten nimmt trotz zunehmender Konzentration mit wachsender Unternehmensgröße immer stärker zu (oligopolistische Marktstrukturen). Für Systemlieferanten kommt es entscheidend darauf an, in der Organisation der Zulieferung ihrer **Sublieferanten** die Rationalisierungspotentiale und Kostenvorteile zu nutzen. Dies besagt jedoch nicht, daß der Automobilhersteller selbst nicht weiterhin versucht, massiv Einfluß auf die gesamte Zulieferkette, von den jeweiligen Vorlieferanten bis zu den Rohstofflieferanten, zu nehmen. Auch bei Opel zielt der Versuch, Kostentransparenz bei ihren Direktzulieferern zu erreichen, über deren interne Strukturen hinaus auf die Beziehungen zu den jeweiligen Vorlieferanten, Werkzeug- und Maschinenlieferanten und insbesondere auf die Beschaffung der Rohstoffe. Wenn von Opel, aber auch von anderen Automobilherstellern eine mangelnde Beschaffungsflexibilität der Zulieferer kritisiert und von ihnen ebenfalls Global-sourcing-Prozesse (also die weltweite Nutzung kostengünstiger Sublieferanten) angemahnt werden, dann geht es insbesondere darum, weitere Kostenvorteile der Wertschöpfungskette zu nutzen.

So viel zu einigen neueren Tendenzen in der Automobilzulieferung und charakteristischen Merkmalen von Zuliefernetzwerken. Es dürfte klar geworden sein, daß der Eintritt in das Zuliefernetzwerk von Opel, und ähnliches gilt auch für die anderen Automobilhersteller, kein leichter Weg ist, daß vor der Integration in die Wertschöpfungskette zahlreiche Hürden aufgebaut sind. Viele der ostdeutschen Zulieferer oder vielmehr viele der Betriebe, die dies werden wollten, hatten sich nach der Wende diesen Weg aus der "Zwangsjacke des Kombinati" in die "Freiheit des Marktes" doch sehr anders vorgestellt. Statt des "offenen Marktes" haben sie eine ziemlich "geschlossene Gesellschaft" vorgefunden. Welche Folgen dies für die Zulieferstrukturen innerhalb oder außerhalb des entflochtenen ehemaligen IFA-Kombinati hatte, werden wir im folgenden etwas eingehender betrachten. Dabei stellt sich nicht nur die Frage, was letztlich übrig geblieben ist, sondern auch, was neu entstanden ist, d.h., wir wollen generell die Lage und die Perspektiven einer Automobilzulieferindustrie in Thüringen einzuschätzen versuchen.

2. Offener Markt oder geschlossene Gesellschaft? - Zur Situation der Automobilzulieferindustrie in Thüringen

Versucht man den Prozeß der Neustrukturierung der Automobilzulieferindustrie in Thüringen etwas systematischer zu analysieren, so erscheint es sinnvoll, die neu entstehenden Betriebe nach den unterschiedlichen Prozessen ihrer Herausbildung zu unterscheiden. In diesen Prozessen werden die

vorhandenen Potentiale aus der Auflösung des "alten Bestandes" unterschiedlich genutzt und die gleichzeitig vorhandenen Probleme der Umstrukturierung jeweils unterschiedlich bewältigt. Trotz aller Besonderheiten der thüringischen Automobilindustrie finden sich Parallelen nicht nur zu Entwicklungen im Automobilbau Sachsens,¹² sondern auch zu den Umstrukturierungsprozessen in anderen Branchen. Potentiale und Probleme der Umstrukturierung lassen sich in folgenden Dimensionen darstellen, aus denen dann auch die jeweils unterschiedlichen Erfolgs- und Entwicklungschancen der neu entstehenden Betriebe erkennbar werden:

(1) Markt

Potentiale: Zugänge zum Zuliefernetzwerk, vorhandenes Produktspektrum, frühere Absatzwege auf Westmärkten und im RGW-Bereich.

Probleme: Zugang zum etablierten Zuliefermarkt, Aufbau von Westkontakten, Suche nach neuen Märkten und Marktnischen, neue Abhängigkeiten.

(2) Personal

Potentiale: Verfügbare Arbeitskräfte und Qualifikationen auf dem Arbeitsmarkt und in den noch bestehenden Betrieben, Selektionsmöglichkeiten bei der Rekrutierung, externe Unterstützung bei Qualifizierungs- und Anpassungsprozessen.

Probleme: Bewältigung von Personalabbau, Einsatz- und Anpassungsprobleme, Verlust von vorhandenen Qualifikationspotentialen.

(3) Technik

Potentiale: Einsatz modernster Technik bei Neugründungen, selektive Nutzung vorhandener technischer Kapazitäten und technischen Know-hows, Flexibilität durch Überkapazitäten.

Probleme: Abhängigkeit von Konzernzentralen bei Produkt- und Prozeßentwicklung, Anpassung an neue technologische Standards, überalterte technische Ausstattungen, geringe Chancen für eigenständige Produkt- und Prozeßentwicklung.

(4) Kapital

Potentiale: Kapitalkraft und Finanzierungsmöglichkeiten über Mutterkonzern, Nutzung günstig erworbener Kapitalien (Grund und Boden, Immobilien), öffentliche Subventionen.

12 Siehe dazu den Abschnitt 3.1 in Kapitel V und die dort angegebene Literatur.

Probleme: Altlasten, eingeschränkter Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten (Treuhand, Banken), neue Abhängigkeiten.

(5) Organisation

Potentiale: Einsatz und Erprobung neuer Organisationskonzepte, günstige Voraussetzungen für Modernisierungskonzepte (z.B. Gruppenarbeit).

Probleme: Anpassung an neue Leitbilder, Widerständigkeit alter Organisationsstrukturen, mangelnde oder falsche externe Unterstützung.

Bei der Herausbildung von neuen Zulieferbetrieben betrachten wir im folgenden vier typische Verlaufsformen. Sie entsprechen in ihrer Systematisierung den inzwischen generell sichtbar gewordenen Resultaten des Prozesses der Transformation ehemaliger DDR-Kombinate in moderne kapitalistische Produktionsformen. Der dominante Einfluß westlicher Unternehmen und die geringen Möglichkeiten eigenständiger ostdeutscher Entwicklungen bestimmen die innere Logik und damit auch die Reihenfolge in der Darstellung unserer Ergebnisse.

2.1 Neuansiedelung von Zweigwerken etablierter "Westzulieferer"

(1) Moderne vernetzte Automobilproduktion beinhaltet die Just-in-time-Zulieferung einzelner (meist großvolumiger) Systemkomponenten an die Montagebänder des Automobilherstellers. In der Regel wird versucht, diese **klassischen Just-in-time-Zulieferer** im engeren Sinne in räumlicher Nähe zum Automobilmontagewerk anzusiedeln. Bei der Neugründung des Opel-Montagewerkes in Eisenach beschränkte sich diese Form der Zulieferung zunächst nur auf zwei Systemkomponenten. Die für deren Fertigung bzw. Montage notwendigen Betriebe wurden synchron mit dem Aufbau des Opel-Werkes und in seiner unmittelbaren Nähe errichtet. Es handelt sich um **Zweigwerke großer ausländischer Konzerne**, die weltweit eine marktführende Position in dem jeweiligen Sektor von Automobilkomponenten besitzen. Es bestehen langjährige Lieferbeziehungen zu General Motors bzw. zu Opel, in einem Fall war man auch schon in die Zulieferung für den Corsa mit einem Zweigwerk in Spanien eingebunden.

Die Zulieferkonzerne waren sehr frühzeitig in die Planungen von Opel einbezogen. Da zunächst auch noch von einer Zulieferung für die wie immer geartete Fortführung der Wartburg-Produktion ausgegangen und zudem teilweise auch an Zulieferungen für das neue VW-Werk in Mosel gedacht wurde, gingen die Kapazitätsplanungen zum Teil weit über den heute erreichten Stand hinaus. Durch die endgültige Einstellung der Wartburg-Produktion und den zeitlich gestreckten Ausbau der Automobilproduktion in

Sachsen konnten diese Pläne nicht realisiert werden. Obwohl eindeutig auf Opel orientiert, werden in den Eisenacher Zweigwerken in kleinerem Umfang zusätzlich zu den Komponenten für Opel auch andere Produkte hergestellt bzw. andere Kunden beliefert. Dies dient vor allem der besseren Kapazitätsauslastung und weniger der Absicherung gegenüber Einbußen im Liefervolumen für Opel. Vielmehr sind die Strukturen im Hinblick auf Gewerbeflächen, Gebäude, Maschinen und Anlagen u.ä. so ausgelegt, daß eine Erweiterung der Produktion über das Volumen hinaus, das gegenwärtig für Opel bereitgestellt wird, relativ kurzfristig bewältigt werden kann.

Die Zweigwerke sind reine Produktions- bzw. Montagestandorte, das gesamte Engineering, FuE und Konstruktion werden in den Konzernzentralen abgewickelt, die sich in einem deutschen bzw. ausländischen Hauptwerk befinden. Da dies der Struktur von Opel in Eisenach entspricht, müssen bei allen Problemen, z.B. bei der Einhaltung der Qualitätsnormen, bei der Durchführung von Kostensenkungsmaßnahmen oder bei kleinen Produktveränderungen, sobald Engineering-Leistungen gefordert sind, die Verhandlungen zwischen den Zentralen der Zulieferer und dem Entwicklungszentrum von Opel in Rüsselsheim geführt werden. Zwar sind die Bemühungen groß, solche Probleme bereits im "Vorfeld", d.h. über unmittelbare personelle Kontakte zwischen dem Hersteller- und Zuliefererzweigwerk zu lösen. Dies ist jedoch nur in den Grenzen, die durch Qualifikation und personelle Besetzung gezogen sind, möglich. Ein Auf- und Ausbau personeller Kapazitäten - etwa im Bereich der Qualitätssicherung oder auch im ingenieurtechnischen Bereich - gerät jedoch schnell in Widerspruch zum Konzept einer schlanken Produktion und unterbleibt deshalb. Dies führt in der Regel zu einem deutlich gestiegenen Leistungsdruck bei den jeweiligen Funktionsträgern sowohl im Hersteller- als auch Zulieferwerk.

Auch diese Zuliefererzweigwerke sollen explizit als Modell für die Durchsetzung neuer "schlanker" Produktions- und Organisationskonzepte dienen und auch innerhalb der Zuliefererkonzerne als "Stacheln im Fleisch" der unternehmensinternen Konkurrenz zwischen den verschiedenen Standorten wirksam werden. Zwar schränkt die sehr geringe Selbständigkeit gegenüber den Konzernzentralen auf den angesprochenen Feldern und die zumeist nicht vergleichbaren Rahmenbedingungen diese Rolle im Wettbewerb zwischen den Standorten innerhalb der Unternehmen wieder ein, gleichwohl werden die erzielten Produktivitätseffekte als Argument für eine als erforderlich erachtete Reorganisation der traditionellen Standorte politisch genutzt.¹³

13 Auch werden die "Männer der ersten Stunde" nicht selten als Promotoren für eine Reorganisation in die alten Werke entsandt.

Neben dieser nicht zu unterschätzenden politisch-strategischen Bedeutung der neuen Zweigwerke kommt ihnen eine weitere wichtige Funktion zu: Sie dienen als Experimentierfeld für die Erprobung neuer Formen der logistischen Anbindung und Vernetzung, insbesondere jedoch neuer Arbeitseinsatz- und Organisationskonzepte.

Die dazu notwendige Basis fand sich im vorhandenen Potential von gut ausgebildeten und hochmotivierten Arbeitskräften aus dem ehemaligen Automobilwerk oder auch ehemaligen Zulieferbetrieben. Die Personalrekrutierung verlief zwar nicht so systematisch und differenziert wie bei dem Assessmentverfahren von Opel (vgl. Mendius 1994), war aber trotzdem hochselektiv.

Bei der Rekrutierung der Kernmannschaften, die schon während des Aufbaus der Werke eingestellt wurden, wurde Wert auf Qualifikationsüberschüsse gelegt, um für eventuelle zukünftige Kapazitätsausweitungen und Aufgabenerweiterungen mit hochqualifiziertem Personal gerüstet zu sein.

Aus dem breiten zur Verfügung stehenden Arbeitskräftereservoir wurden in der Regel Facharbeiter entweder mit spezifischen Qualifikationen (wie z.B. Spritzgußtechniker, Textilfacharbeiter) oder mit allgemeineren technischen Qualifikationen aus dem alten Rationalisierungs- und Betriebsmittelbau der DDR-Betriebe rekrutiert. Vor allem letztere sind für die Funktionsfähigkeit "schlanker" Montage- und Fertigungsbetriebe besonders wichtig, da diese nicht nur, wie schon ausgeführt, über keine eigenen FuE-Abteilungen verfügen, sondern meist auch keinen Werkzeugbau und keine eigenständige Wartungs- und Instandhaltungsabteilung haben. Bei technischen Problemen und Störungen ist man auf die Improvisationsfähigkeiten der Produktionsbelegschaften angewiesen. Vorgesetztenpositionen in der Produktion (wie z.B. Schichtleiter) wurden teilweise auch mit Ingenieuren besetzt. Die Möglichkeit, diese überschießenden Qualifikationen trotz relativ geringer Entlohnung (die Betriebe gehören nicht dem Metall-Tarifbereich an und dementsprechend liegen die Löhne niedriger als im Opel-Zweigwerk) aufbauen und halten zu können, verweist auf das enorme Qualifikationspotential, das zumindest in der ersten Phase nach der Wende zur Verfügung stand. Dasselbe wird von der hohen Motivation, der Leistungsbereitschaft und der Betriebsorientierung dieser Kernbelegschaften berichtet (z.B. deutlich geringerer Krankenstand als in den "Westzweigwerken" der Zulieferkonzerne). Dies muß vor dem Hintergrund einer gleichzeitig hohen Belastungssituation gesehen werden, die insbesondere aus dem Schichtbetrieb und den Überstunden resultiert; Belastungen, die für Just-in-time-Betriebe aufgrund der engen logistischen Vernetzung mit dem

Automobilhersteller charakteristisch sind. Berichtet wird aber inzwischen auch, daß diese Motivation und Leistungsbereitschaft bei den neu zu rekrutierenden Arbeitskräften in dieser Form nicht mehr vorhanden sind.

Die wenigen Führungskräfte (schlanke Produktion, kleine Zweigwerke, flache Hierarchien) sind zum Teil auch aus den ehemaligen Kombinatn rekrutiert worden. Das Management insgesamt besteht aus einer Mischung aus west- und ostdeutschen Führungskräften. Auf diese Weise können sowohl die Erfahrungen ehemaliger Führungskräfte aus den Kombinatn (insbesondere im Umgang mit den Arbeitskräften) genutzt als auch das Wissen und die Erfahrung über die Funktionsweise westlicher Zuliefernetze eingebracht werden.

Da es sich um Werksgründungen auf der grünen Wiese handelt, gab es keine "Altlasten" zu bewältigen sowohl beim Personal als auch bei den Gebäuden und Grundstücken. Die Betriebe sind dementsprechend technisch auf dem höchsten Stand, d.h. mit modernen Produktions- und Montageeinrichtungen ausgestattet. Kapitalausstattung und Finanzierungsspielräume ergeben sich aus den Entscheidungen und Strategien der Mutterkonzerne. Die diversen Möglichkeiten der finanziellen Unterstützung (Investitionshilfen und andere Fördermöglichkeiten) wurden ausgenutzt und waren auch ein Anreiz für die Werksgründungen.

Aufgrund der geringen Fertigungstiefe der Zweigwerke sind die Beschäftigungseffekte insgesamt relativ gering: Beim gegenwärtigen Ausbaustand handelt es sich nach den Beschäftigtenzahlen eher um Klein- und Mittelbetriebe. Aber auch die theoretisch möglichen Beschäftigungseffekte durch Sublieferanten in der Region sind äußerst gering. Obwohl es sich bei dem einen Zulieferzweigwerk um ein reines Montagewerk handelt, bei dem alle Komponenten zugeliefert werden (und dies sind ca. 900), und es dafür ca. 80 Sublieferanten gibt, gab es zum Zeitpunkt unserer Untersuchung keine Zulieferung aus der Region Eisenach. Die Teile kommen entweder aus konzerneigenen Werken in Westdeutschland oder aus dem Ausland, ein großer Teil wiederum aus Spanien. Dies liegt nicht zuletzt daran, daß die Auswahl von Sublieferanten überwiegend bei Opel liegt, teilweise der Einkauf selbst durch Opel vorgenommen wird. Da viele der Fahrzeugteile von General Motors Identteile über verschiedene Modelle hinweg sind, können beim Einkauf enorme Volumenvorteile erzielt werden. Währungsparitäten, die hohe Arbeitslosigkeit in der Region der Zulieferwerke in Spanien und andere Kostenfaktoren führen auch hier dazu, daß regionale Sublieferanten aus Thüringen nicht zum Zuge kommen konnten.

(2) Die Neuansiedlung von Zweigwerken westdeutscher oder ausländischer Zulieferkonzerne in der Region Eisenach beschränkte sich nicht nur auf die genannten zwei Direktzulieferer von Opel. Es gibt noch **andere Zweigwerke großer westdeutscher Autozulieferer**, die in ähnlicher Weise die vorhandenen Potentiale aus dem IFA-Kombinat und die Gunst der Stunde (die diversen Zuschüsse und Fördermöglichkeiten) genutzt haben. Charakteristisch für diese Betriebe ist, daß sie ähnlich wie die Direktzulieferer von Opel einerseits sehr selektiv die vorhandenen Potentiale von Personal, Technik, Kapital und Grund und Boden nutzen und andererseits die vorhandenen Probleme und Altlasten weitgehend externalisieren.

In einem Fall konnte ein besonders modernes Werksteil aus dem alten AWE-Kombinat unmittelbar übernommen werden, ohne daß dadurch - wie oft bei der Übernahme anderer ostdeutscher Betriebe - schwerwiegende Altlastprobleme entstanden. Aufgrund der aus früheren Zeiten bestehenden Kontakte zum AWE-Kombinat und der ausgehandelten Beteiligung der AWE-Liquidationsgesellschaft konnte das Werk bereits "abgewickelt" übernommen werden. Auch die Rekrutierung und Selektion des Personals und der notwendige schwierige Personalabbau waren bei Übernahme bereits abgeschlossen. Es wurden bewußt die Erfahrungen und Kenntnisse der "alten Kader" aus dem AWE-Kombinat genutzt.

Weiterhin gemeinsam ist ihnen die Einbindung in die Zuliefernetzwerke über die jeweiligen Mutterkonzerne. Der Marktzugang bzw. das Einklinken in die bestehenden Zuliefernetze als die größte Barriere für ostdeutsche Betriebe bei ihren Versuchen, auf eigenen Füßen zu stehen, ist für diese Betriebe kein Problem. Von daher ist - auch wenn für diese Betriebe Opel Eisenach als möglicher Kunde ein wesentlicher Grund für die Errichtung des Zweigwerkes gewesen ist - die Beantwortung der Frage, ob und unter welchen Bedingungen diese Zweigwerke Lieferanten von Opel Eisenach werden, nicht existenzbedrohend.

Neben dem Opel-Werk in Eisenach spielte in den strategischen Planungen dieser Konzerne auch das VW-Werk in Mosel eine wesentliche Rolle. Da sich auch diese Erwartungen aufgrund des stockenden Ausbaus des VW-Werkes nicht erfüllt haben, war man gezwungen, sich auf Zulieferungen außerhalb der Region zu konzentrieren. Dies wirft in einem Fall, bei dem es sich um die Fertigung großvolumiger Zulieferteile handelt, erhebliche Transportprobleme und -kosten auf.

Die Zweigwerke besitzen im Vergleich zu den beiden JIT-Werken eine höhere Eigenständigkeit gegenüber den Konzernzentralen. Sie sind Modellbetriebe, nicht nur was moderne betriebsinterne Organisations- und Arbeits-einsatzstrukturen angeht, sondern zum Teil auch bezogen auf neue Pro-

dukt- und Marktstrategien: Die Zweigwerke werden genutzt, um neue Ansätze für die Fertigung und die Montage komplexer Systeme zu erproben. Die vorhandenen Potentiale in der Region waren dafür besonders geeignet: Neben der logistisch günstigen Lage für die Erschließung osteuropäischer Märkte ist dies wiederum vor allem das verfügbare Arbeitskräftepotential (in gewissem Umfang spielte auch das Vorhandensein moderner technischer Kapazitäten eine Rolle). Rekrutierung und Selektion des Personals aus dem großen Reservoir ehemaliger AWE-Mitarbeiter ermöglichte auch hier den Aufbau einer Qualifikationsstruktur mit erheblichen Qualifikationsüberschüssen, die sich für die Anforderungen in einem Modellbetrieb als besonders wichtig erwiesen.

So finden sich beispielsweise in einem Preßwerk statt der normalerweise überwiegend angelernten Arbeitskräfte zu etwa einem Drittel der Fertigungsbeschäftigten gelernte Werkzeugmacher und darüber hinaus ein großer Anteil von Schlossern und Elektrikern.

Qualifikationspotentiale selektiv nutzen zu können und gleichzeitig keine für ostdeutsche Betriebe sonst üblichen Probleme beim Abbau des Personals zu haben, erwiesen sich als besonders günstige Voraussetzungen für diese Betriebe. Inzwischen führen einige Betriebe schon darüber Klage, daß diese Voraussetzungen gegenwärtig und vor allem in Zukunft nicht mehr vorhanden sind.

Der Beschäftigungseffekt, der von diesen Betrieben ausgeht, ist größer als bei den Direktzulieferern von Opel: Sie selbst sind eher mittlere Betriebe mit gewissen Expansionserwartungen, und sie haben auch, wenn auch wiederum nur in geringem Umfang, einigen kleineren Sublieferanten in der Region Aufträge verschafft.

Bei der Vergabe von Aufträgen an Sublieferanten spielten teilweise Beziehungen und Kontakte des ostdeutschen Teils des Managements eine Rolle, die diese aus dem früheren Kombinat mit eingebracht hatten.

Da sie als Zweigwerke großer, zum Teil sehr großer westdeutscher Konzerne in hohem Maße von zukünftigen Strategien dieser Konzerne hinsichtlich Absatz und Standort abhängig sind, bleibt ihr positiver Einfluß auf die Re- bzw. Neukonstituierung eines Automobilstandorts Eisenach in Zukunft mit gewissen Risiken behaftet.

2.2 Übernahme "älterer" Produktionseinheiten durch "Westzulieferer"

Grundsätzlich anders als bei der Neugründung sieht die Situation dort aus, wo vorhandene Betriebe aus den Kombinat oder Teile aus anderen

Volkseigenen Betrieben sich auf dem Weg zu einem eigenständigen Betrieb begeben haben oder begeben wollten.

(1) Da gibt es zunächst jene Gruppe von Betrieben, die nach den ersten Schritten der Umwandlung zum Treuhand-Betrieb mehr oder weniger schnell von einem westlichen Zulieferunternehmen aufgekauft und als Zweigbetrieb weitergeführt wurden.

In der Regel ging einem derartigen, von der Treuhand priorisierten und forcierten Verkauf oder besser einer derartigen Übernahme ein Umstrukturierungsprozeß voraus: Es wurden den kurzfristigen Rentabilitätskriterien der Treuhand entsprechend Betriebs- und Funktionsbereiche abgestoßen, die nicht als unmittelbar produktiv erschienen (was sich später oft als sehr kontraproduktiv erwies); der Personalabbau wurde in verschiedenen Formen und Etappen bis zu einem Punkt gebracht, der den Käufer zufriedenstellte (der mußte dann ja auch gegenüber der Treuhand eine bestimmte Zahl von Arbeitsplätzen garantieren).

In unseren Gesprächen mit den ostdeutschen Vertretern des Managements, meist ehemaligen Führungskräften aus den alten Betrieben, hörten wir meist die Einschätzung, daß ein eigenständiger Einstieg in die Zulieferkette nicht möglich gewesen wäre bzw. alle Versuche, die dazu unternommen wurden, gescheitert seien.

Ein Einstieg, der nur über einen mühsamen Aufstieg in der Zulieferpyramide und durch sukzessive Auditierung möglich gewesen wäre, hätte nach Einschätzung der Experten ca. fünf bis sechs Jahre gedauert. Diese Zeit wurde ihnen von seiten der Treuhand nicht gewährt. Auch alle Versuche, direkt mit Opel ins Geschäft zu kommen, sind gescheitert. Auch bestehende Kontakte zu Automobilherstellern in Westdeutschland aus DDR-Zeiten und teilweise auch erfolgreich durchlaufene Auditierungsprozesse verschafften keine Einstiegsmöglichkeiten in das Zuliefernetz. Sie erhöhten allerdings die Chancen, von westdeutschen Zulieferfirmen aufgekauft zu werden. Die teilweise von der Treuhand eingesetzten Unternehmensberater waren überwiegend auf den Verkauf der Betriebe orientiert und leisteten wenig Unterstützung auf dem Weg zur Selbständigkeit. Einen möglichst potenten Käufer zu finden, hatte höchste Priorität. Damit war auch das Ziel verknüpft, möglichst viele Arbeitsplätze zu erhalten. Aus diesen Gründen waren in manchen Fällen auch die Beschäftigten und Betriebsräte von einem Verkauf zu überzeugen, auch wenn zunächst der Erhalt des Betriebs und seine Eigenständigkeit im Vordergrund standen.

In fast allen der untersuchten Betriebe wurde uns von den rüden Praktiken westdeutscher Konkurrenzunternehmen berichtet, die als Käufer lediglich das Ziel verfolgten, die im Osten vorhandenen Kapazitäten zu vernichten. Berichtet wurde auch von dem rigiden Druck der Treuhand auf Privatisierung durch Verkauf, der mangelnden Unterstützung durch die Banken u.ä.m. Letztlich wurde der Verkauf meist als Rettung dargestellt. Nicht nur der Einstieg in die Zuliefernetzwerke erwies sich als aussichtslos, sondern auch der Versuch, mit neuen Produkten neue Märkte oder zumindest Marktnischen zu finden. Dort, wo es gelang, neue Produkte zu entwickeln und auch zu verkaufen, reichte es meist nur dazu, das Überleben für kurze Zeit zu sichern, den Zeitpunkt des Verkaufs etwas zu verschieben.

Mit dem Verkauf bzw. Kauf war der Umstrukturierungsprozeß zumeist nicht abgeschlossen. Zwar konnten auch hier die vorhandenen Potentiale, die für die Kaufentscheidung neben anderen Faktoren (wie z.B. Absatzperspektiven auf den Ostmärkten, Infrastruktur etc.) ausschlaggebend für die Kaufentscheidung waren, vom neuen Eigentümer selektiv genutzt werden: bei der weiteren Personalauswahl, bei der Anpassung technischer Kapazitäten, bei erworbenen Grundstücken und Immobilien. Aber anders als bei den neu gegründeten Zweigwerken waren der Nutzung dieser Ressourcen Grenzen gesetzt, und es waren auch Altlasten zu bewältigen.

Zwar war das gut ausgebildete Personal eines der Attraktivitätsmerkmale für die westdeutschen Kaufinteressenten, der Aufbau der betrieblichen Personalstrukturen mußte jedoch über einen dramatischen Personalabbau unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorschriften (Sozialpläne) durchgeführt werden. Diese personelle Umstrukturierung der Betriebe vollzog sich zwar in mehreren Etappen (größtenteils vor dem Kauf durch die Westkonzerne), hatte jedoch, verbunden mit einer starken Fluktuation jüngerer und leistungsfähiger Arbeitskräfte, insgesamt ungünstige Effekte für die Alters-, Qualifikations- und Motivationsstruktur der Belegschaft (verstümmelte Alterspyramide). So sind in dem einen der Betriebe mindestens 40 % der Beschäftigten zwischen 45 und 55 Jahre alt.

Obwohl die meisten dieser Betriebe im Vergleich zur gesamten Industrie in der ehemaligen DDR relativ moderne Strukturen aufwiesen und aufgrund früherer Beziehungen zu Westkunden bereits gewisse Anpassungsprozesse durchlaufen hatten (z.B. durch die schon erwähnten Auditierungsprozesse von Westautomobilherstellern), war der Modernisierungsaufwand dennoch relativ hoch. Dies vor allem dann, wenn im Rahmen der Konzernstrategie diese Zweigwerke zu **Experimentierfeldern für neue Organisationskonzepte und Konzernleitbilder** dienen sollten, um die interne Konkurrenz zu

schüren. In den Betrieben werden neue Produktions- und Rationalisierungskonzepte erprobt, bei denen vor allem neue Formen der Dezentralisierung in Form von Spartenbildung, Inselfertigung (Cost- oder Profit-Center) und der Gruppenarbeit eingeführt werden. Von seiten des ostdeutschen Managements werden diese neuen Konzepte zum Teil relativ skeptisch (z.B. im Hinblick auf die Gruppenarbeit), zum Teil auch als nicht besonders innovativ ("das gab es bei uns früher auch schon in ähnlicher Form") betrachtet. Dennoch werden generell die Bedingungen für solche Konzepte und Experimente als besonders günstig angesehen: Hohes Qualifikationsniveau, hohe Motivation und große Bereitschaft zur Anpassung angesichts des externen Drucks erhöhen die Produktivitätswirkungen der neuen Konzepte. Gruppenarbeit zu DDR-Zeiten war nach Aussage der Experten zwar auch nicht viel anders, konnte jedoch keine Rationalisierungseffekte erzielen, da niemand entlassen werden konnte. Heute ließen sich durch Gruppenarbeit sehr viel leichter Rationalisierungseffekte erzielen, die Bereitschaft zur "Selbstrationalisierung" sei sehr hoch.

(2) Modernisierungsbestrebungen und neue innovative Ansätze finden sich weit weniger in jenen Betrieben, die überwiegend als **verlängerte Werkbank** im Rahmen einer Konzernstrategie genutzt werden: sei es zur Ergänzung des Produktspektrums, als Kapazitätspuffer oder vor allem bei arbeitsintensiver Fertigung zur Abschöpfung der Lohnkostenvorteile. Die Angst, nur der Übergangsbetrieb des Westkonzerns auf dessen Weg nach dem Osten zu sein, ist in jenen Betrieben besonders hoch, gilt aber auch für die stärker modernisierten Zweigwerke. Lohnkostenvorteile gegenüber den Westtöchtern im Konzern spielten in allen Fällen eine nicht unwesentliche Rolle: Während die Tariflöhne im Schnitt ca. 30 % bis 40 % unter dem Westniveau lagen, betrug die Differenz bei den Effektivlöhnen übereinstimmend ca. 50 %. Die meisten befragten Experten gingen davon aus, daß diese Differenz - und damit der Lohnkostenvorteil - noch längere Zeit bestehen bleiben würde (mindestens fünf Jahre). Bei den Betrieben, die sich am stärksten in Richtung einer verlängerten Werkbank entwickelt hatten, gab es auch Fälle, in denen die Qualifikationsstruktur der Belegschaft im Gegensatz zu den meisten anderen Betrieben eine negative Tendenz aufwies: So sank beispielsweise der Facharbeiteranteil unter das frühere Niveau, die Zahl der An- und Ungelernten (insbesondere Frauen) nahm zu. Bei gleichzeitig hohem Arbeitskostenanteil sind diese Betriebe am stärksten durch die Konkurrenz aus Osteuropa bzw. von Verlagerungsstrategien des Konzerns in östliche Länder bedroht.

In der Regel wurden keine oder nur sehr geringe FuE-Kapazitäten in den Betrieben belassen oder neu aufgebaut, daher ist die Abhängigkeit von der

Konzernmutter und den zentralen FuE-Abteilungen entsprechend hoch. Ohne eigenständige Entwicklung ist in den Zuliefernetzwerken auch kein eigenständiger Vertrieb möglich, d.h., es gibt in der Regel keine direkten und vor allem keine engeren Beziehungen zu den Automobilherstellern, alles läuft über die Konzernmutter im Westen.

Auch im Einkauf ist man im wesentlichen von den Beschaffungsstrategien des Mutterkonzerns abhängig: Vor allem bei größeren Stückzahlen sind die Betriebe in Form von Rahmenverträgen der Konzernmutter in eine globale Einkaufsstrategie eingebunden und haben dementsprechend wenig Einfluß auf die Sublieferanten. Zwar wird versucht, auch regionale Zulieferer einzubeziehen, ihr Anteil bleibt bislang jedoch relativ gering und beschränkt sich auf Teile mit kleineren Stückzahlen oder auf Lohnarbeiten kleiner Betriebe aus der Region. Zwar gibt es in einigen Betrieben Überlegungen, den Einkauf zu dezentralisieren, um auf diese Weise in der Beschaffung flexibler und vor allem auch kostengünstiger (Einsparen von Lagerkosten) zu werden. Offen bleibt dabei bislang, wie weit dadurch der Anteil regionaler Sublieferanten zunimmt und auf diese Weise regionale Beschäftigungseffekte erzielt werden können.

Zusammenfassend kann man sagen, daß diese Gruppe von Betrieben durch die Einverleibung in Westkonzerne den Einstieg in Zuliefernetzwerke geschafft haben und auf diese Weise, wenn auch mit sehr reduzierten Kapazitäten, überlebt haben. Sie verbleiben aber meist innerhalb des Konzerns in einer inferioren Position und sind stärker noch als die Neugründungen von den weiteren Absatz- und Standortstrategien der Konzernmütter abhängig: Beim letzten konjunkturellen Abschwung haben einige Konzerne ihr Engagement in Ostdeutschland auch bereits wieder problematisiert und in Frage gestellt.

2.3 Eigenständige Aus- und Neugründungen mit externer ("West"-)Unterstützung

(1) Eine dritte Verlaufsform in der Entstehung von Betrieben, die in vieler Hinsicht am spannendsten ist, betrifft jene ostdeutschen Betriebe, die einen eigenständigen Weg gegangen sind und sich mehr oder weniger erfolgreich auch einen selbständigen Platz in oder am Rande von Zuliefernetzwerken erringen konnten. Auch dies sind wiederum nur sehr wenige und, was die Kapazitäten angeht, von Ausnahmen abgesehen, besonders stark geschrumpfte Betriebe. Sie haben nach relativ lange andauerndem Status als Treuhand-Betrieb in der Form einer MBO- oder MBI-Privatisierung den Schritt zur Eigenständigkeit geschafft. Diese Eigenständigkeit muß jedoch

in Anführungszeichen gesetzt werden, da in keinem der Fälle, die wir untersucht haben, dieser Weg ohne externe Unterstützung in Form von Kapital, Beratung, Beziehungen und zumindestens teilweisem Westmanagement geschafft wurde. Sie sind auch ein Beispiel für die Einseitigkeit und destruktiven Effekte der Politik der Treuhand, der politischen Förderinstanzen und insbesondere des Bankensystems. Sie sind jedoch auf der anderen Seite auch ein Beispiel für Betriebe, in denen es in großem Umfang zu solidarischen Initiativen von Management und Belegschaft gekommen ist und die nur dadurch die gewaltigen Probleme und Hürden bewältigen konnten.

In all den von uns untersuchten Fällen ging dem Schritt zur Eigenständigkeit, d.h. einer Privatisierung durch Übernahme von Führungskräften aus dem ehemaligen ostdeutschen Management, ein langwieriger und mühevoller Prozeß der Umstrukturierung, Schrumpfung und zahlreicher Versuche des Verkaufs an westdeutsche Konzerne oder andere westliche Kaufinteressenten voraus. Entsprechend dem Treuhand-Prinzip "Privatisieren statt Sanieren" ging es meist ausschließlich um die Suche nach einem Käufer, der einen für die Treuhand angemessenen Preis für das inzwischen meist erheblich geschrumpfte Unternehmen zu zahlen bereit war. Einige der befragten Experten beklagten, daß die Treuhand noch Geld verdienen wolle, statt das Überleben des Unternehmens zu sichern. Die Folge war, daß immer mehr Beschäftigte abgebaut wurden und in vielen Fällen die Werke den Status eines Treuhand-Betriebes "in Liquidation" erhielten. Dieser Status wiederum verschlechterte die Möglichkeiten einer Weiterführung des Betriebes zusätzlich, da es damit noch schwieriger wurde, von den Banken Kredite zu erhalten. Ohne Hausbank war es wiederum sehr schwierig, an andere Fördertöpfe (des Staates, des Landes oder der EU) - soweit diese überhaupt Treuhand-Betrieben offen standen - zu gelangen, da auch die staatlichen Fördermöglichkeiten zumeist an die Kreditwürdigkeit und die Beziehung an eine Hausbank gebunden waren.

Auch nach erfolgreicher MBO- oder MBI-Gründung bleibt der Makel als ehemaliger Liquidationsbetrieb vielfach erhalten und erschwert die Finanzierungsmöglichkeiten. Einige der von uns in den Unternehmen befragten Experten sprachen von einer deutlichen Benachteiligung gegenüber Betrieben, die als Töchter westdeutscher Konzerne großzügig finanziell aus öffentlichen Fördermitteln unterstützt wurden.

Daß überhaupt einige Betriebe den Weg zur Eigenständigkeit geschafft haben, lag zum Teil daran, daß sich kein Käufer fand, der Interesse an einer Weiterführung des Betriebes (und nicht nur an einer Stilllegung der Kapazitäten) hatte, oder daß die Verhandlungen mit der Treuhand entweder auf-

grund zu hoher Anforderungen der Kaufinteressenten oder zu hoher Preisvorstellungen auf seiten der Treuhand scheiterten. Auch gegenüber den MBO-/MBI-Ausgründungen zeigte sich die Treuhand als schwieriger und preisbewußter Verhandlungspartner. Vielfach wurden auch mehrere Kaufinteressenten gegeneinander ausgespielt, und in einem Falle gelang es nur mit Hilfe öffentlichen und politischen Drucks von seiten der Belegschaften, der Betriebsräte und örtlicher Organisationen, eine Privatisierung auf Basis einer MBO oder MBI durchzusetzen.

Die für den Kauf notwendigen Finanzmittel, die zumeist nicht unerheblich waren (Kaufpreis plus zuzusichernde Investitionen plus noch auf dem Unternehmen lastende Altschulden, die trotz der von der Treuhand vorgenommenen Teilentschuldung immer noch in erheblichem Umfang vorhanden waren), konnten in den von uns untersuchten Fällen nur durch die Beteiligung privater Investoren und Geldgeber (vielfach aus dem Westen) aufgebracht werden. Die zur Verfügung stehenden Eigenmittel reichten bei weitem nicht aus, die erforderliche Summe zusammenzubringen.

Insgesamt wird die Rolle der Treuhand-Anstalt im Privatisierungsprozeß überwiegend kritisch gesehen, auch wenn in einigen Fällen die zum Teil erhebliche finanzielle Unterstützung durch die Treuhand zum Verlustausgleich und zur Sicherung der Liquidität ein Überleben der Betriebe überhaupt erst möglich gemacht hatte.

Der relativ lang anhaltende Status als Treuhand-Betrieb verhalf diesen Betrieben zwar zu einer sehr verschlankten Betriebsstruktur, jedoch gleichzeitig mit dem Effekt, daß wichtige Potentiale für ein erfolgreiches eigenständiges Agieren als Zulieferer vernichtet wurden.

Der im Verlauf dieser Phase vorgenommene radikale Personalabbau (in der Regel auf 10 % bis 20 % des Personalbestandes zum Zeitpunkt der Ausgründung) machte eine sinnvolle Nutzung der qualifikatorischen Potentiale sehr schwierig und führte zu einer sehr ungünstigen Altersstruktur der verbleibenden Beschäftigten.

Zum Teil war der Personalabbau eine der Bedingungen für eine finanzielle Unterstützung durch die Treuhand-Anstalt. Dies führte auch zur Entlassung hochqualifizierter junger und aktiver Arbeitskräfte, soweit diese nicht schon aufgrund besserer Einkommensbedingungen (z.B. bei Opel oder anderen Betrieben in Eisenach oder auch in den angrenzenden Bundesländern) den Betrieb früher verlassen hatten. Die üblichen Mittel der Personalreduzierung (wie z.B. die Ausschöpfung der Altersruhestandsregelung) reichten nicht mehr aus, es mußten auch wichtige betriebliche Produkti-

onsbereiche, die zum Teil den Kern des technischen Know-hows des Betriebes ausmachten, aufgelöst oder ausgegliedert werden. Dies betraf indirekte Funktionsbereiche wie den traditionellen Rationalisierungsmittelbau, den Vorrichtungs- und Sondermaschinenbau, den Werkzeugbau, aber auch die betriebliche Instandhaltung oder den gesamten Software-Bereich für die NC-Maschinen. All diese Funktionen müssen nun von externen Firmen (die sich zum Teil aus den ausgelagerten Funktionsbereichen gegründet haben) wahrgenommen und eingekauft werden. Die Politik der Treuhand hat sich auf diese Weise als Vollzugsgehilfe für die Durchsetzung einer schlanken Produktion herausgestellt. Betriebe in den neuen Bundesländern sind meistens nicht deshalb "lean", weil sie (in ihrer Mehrheit) systematisch das Konzept einer Lean Production durchgesetzt hätten, sondern weil die Treuhand-Anstalt mit ihrem Privatisierungsauftrag die Betriebe (als Nachweis von Produktivität) dazu gezwungen hat.

Der Druck der Treuhand auf Privatisierung, die ruinösen Wettbewerbsstrategien von Konkurrenten, die als Kaufinteressenten auftraten, die Schwierigkeiten bei der Finanzierung von überlebensrelevanten Investitionen durch die zurückhaltende Politik der Banken, die darüber vermittelten geringen Chancen, öffentliche Fördermittel zu erhalten, u.ä. haben die Situation als Treuhand-Betrieb zu einer wechsellvollen und teilweise dramatisch verlaufenden Entwicklungsphase gemacht. Erst die Unterstützung durch externes privates Kapital ermöglichte den Schritt zur Eigenständigkeit als MBO- oder MBI-Ausgründung und erlaubte eine Stabilisierung der Situation: Sicherung der personellen und technischen Kapazitäten, Vornahme der notwendigsten Investitionen und Ausbau der dringend erforderlichen Vertriebs- und Marketingaktivitäten in den inzwischen gefundenen Produkt- und Produktionsnischen.

Mit der Ausnahme eines Betriebes, der gegenwärtig überall als Paradebeispiel des erfolgreichen ostdeutschen Betriebs vorgezeigt wird, konnten sie sich alle nur an den Rändern der Zuliefernetzwerke etablieren: Mit teilweise starken Veränderungen in ihrem Produktspektrum konzentrieren sie sich auf Kleinserien und Sonderfertigungen von Nischenprodukten, die von westlichen Zulieferern nicht besetzt sind und in denen osteuropäische Zulieferer nicht oder noch nicht Fuß gefaßt haben. Vielfach sind sie Sublieferant von anderen Zulieferern und/oder haben zumindestens teilweise den Zulieferbereich verlassen und sich auf andere Produktnischen konzentriert. In den meisten Fällen ist noch offen, inwieweit diese Stabilisierung sich als dauerhaft erweist. Dies hängt vor allem davon ab, inwieweit es gelingt, über die aktuellen Kosten- und Flexibilitätsvorteile sich einen Platz in den gewählten Produkt- und Produktionsnischen zu sichern und auszubauen.

Neben den schon genannten Lohnkostenvorteilen sind dies vor allem die Kosten- und Flexibilitätsvorteile, die aus den zum Teil enormen technischen Überkapazitäten resultieren. Ein teilweise schon abgeschriebener weitläufiger Maschinenpark ermöglicht die Übernahme eines vergleichsweise breiten Spektrums kurzfristiger Aufträge von kleinen und auch größeren Serienprodukten und somit das kurzfristige Einspringen in Produktions- und Kapazitätsengpässe von Konkurrenten und Kunden. Obwohl diese Vorteile mit Sicherheit nicht von Dauer sind, gibt es trotz der Konkurrenz aus Osteuropa nicht ganz unrealistische Aussichten, Positionen in den unteren und mittleren Stufen der Zulieferhierarchien zu besetzen, die auch im Standort Deutschland Überlebenschancen besitzen. Genau dies nicht erkannt zu haben, ist einer der Fehler der Treuhand-Politik und anderer politischer Institutionen im Transformationsprozeß.

(2) Wir sind bei unseren Recherchen nur auf einen - inzwischen weithin bekannten - Fall eines Betriebs gestoßen, dessen **Weg zur Selbständigkeit** sich als offensichtlich sehr **erfolgreich** erweist und dessen Zukunftsaussichten überwiegend günstig beurteilt werden. Ohne die besondere Leistung und das besondere Engagement von Belegschaft und Management dieses Betriebs schmälern zu wollen, waren es offensichtlich eine Reihe "**besonderer**" **Bedingungen**, die es hier im Gegensatz zu den meisten anderen Betrieben möglich machten, als eigenständiger ostdeutscher Automobilzulieferer nicht nur zu überleben, sondern auch mit einigem Erfolg in das westliche internationale Zuliefernetz einzusteigen und sich dort zu behaupten.

- Der Betrieb gehörte zu DDR-Zeiten einem ehemaligen Kombinat an, das hinsichtlich technischer Ausstattung, Qualifikationen und wirtschaftlichem Erfolg (vor allem aus "West"-Geschäften) zu den Vorzeigekombinaten der DDR gehörte. Als Automobilzulieferer bestanden seit langem Lieferbeziehungen zu mehreren deutschen und europäischen Automobilherstellern.
- Auf der Grundlage dieser alten Beziehungen gelang es, aus dem Management mehrerer westdeutscher Automobilhersteller Berater für den Aufbau des Unternehmens zu finden, die nicht nur technisches und kaufmännisches Know-how einbrachten, sondern vor allem die Türen zu wichtigen Kunden öffneten.
- Das große Manko aller ostdeutschen Betriebe, die mangelnde Erfahrung im kaufmännischen Bereich, insbesondere was den Vertrieb, Einkauf und die Finanzen betrifft, wurde dadurch behoben, daß in diesen Funktionsbereichen Manager aus westdeutschen Betrieben eingestellt wurden.
- Das für ostdeutsche Betriebe vielfach entscheidende Finanzierungsproblem konnte dadurch gelöst werden, daß ein westdeutscher Unter-

nehmer als stiller Teilhaber gewonnen wurde, der ausreichend Kapital für Investitionen zur Verfügung stellte. Auf dieser Basis konnten dann auch Fördermittel der EU für Aus- und Weiterbildung und für FuE-Arbeiten in Anspruch genommen werden. Auch von seiten der Treuhand wurden Liquiditätskredite zur Verfügung gestellt. Ansonsten war auch hier wie bei anderen ostdeutschen Betrieben die Unterstützung durch öffentliche Wirtschaftsträger im Vergleich zu den Zweigwerken westdeutscher Konzerne äußerst gering. Dasselbe gilt für die Unterstützung durch die westdeutschen Banken, Liquiditätskredite und Mittel für Investitionen zu erhalten. Die mit dem Unternehmenskauf von der Treuhand erworbenen Immobilien dienen jetzt dazu, weitere Finanzmittel für Maschinen und Anlagen zu akquirieren.

- Wichtiger als die externe finanzielle Unterstützung war jedoch die externe Hilfestellung beim Aufbau von Vertriebsstrukturen, Kundenbeziehungen und Kooperationen. Konnte man sich zunächst durch Unteraufträge von westdeutschen Automobilzulieferern einigermaßen über Wasser halten, so gelang es - nicht zuletzt unterstützt durch den Maschinen- und Know-how-Transfer aus diesen Geschäften - schrittweise ein Eigengeschäft zu entwickeln und auszubauen. Statt zu diversifizieren, konzentrierte sich der Betrieb auf Kerngeschäfte im Bereich der Automobilzulieferung. Entsprechend den Anforderungen moderner Automobilzulieferernetze wird versucht, Absatz- und Standortstrategien zu verknüpfen und weltweit durch den Aufbau von Vertriebsstellen und kleinen Zweigwerken den Anforderungen der Kunden (insbesondere den großen Automobilherstellern) nachzukommen. Der Betrieb ist auch ein Beispiel dafür, daß trotz des Zusammenbruchs des Ostmarktes es durchaus Sinn macht, die alten Beziehungen und Erfahrungen aus dem Ostgeschäft aufrecht zu erhalten und zu pflegen, um bei einer Wiederbelebung des Geschäfts Wettbewerbsvorteile zu erhalten. Dem Betrieb ist es gegenwärtig bereits gelungen, nicht nur wieder - wenn auch erst in geringen Mengen - in osteuropäische Länder zu exportieren, sondern auch die Produktion an osteuropäischen Standorten in kleinen Schritten aufzubauen.
- Ein entscheidendes Kriterium für die bislang sehr erfolgreiche Entwicklung dieses Unternehmens ist der gezielte Aufbau von Kooperationen und strategischen Allianzen. Der Einstieg in das weltweite Automobilzuliefernetz ist offensichtlich - wie die positiven und negativen Beispiele anderer ostdeutscher Betriebe zeigen - nicht im Alleingang möglich, sondern immer nur in Kooperation mit anderen Firmen, sei es durch Zusammenarbeit im Vertrieb oder auch durch weiterreichende Entwicklungs- und Produktionsverbünde. Auch hierbei kamen dem Betrieb die guten Kontakte zur westdeutschen Automobil- und -zulieferindustrie zugute, aber er verstand es auch, selbst durch den Einstieg und den Aufbau eines weltweiten Vertreternetzes neue Marktzugänge zu erschließen.
- Anders als vielen anderen ostdeutschen Betrieben ist es diesem gelungen, das produkt- und prozeßspezifische technische Know-how im Betrieb zu erhalten und auch auszubauen. Diese Innovationsorientierung

ist ein wesentlicher Bestandteil der erfolgreichen Marktstrategie. Mit ihr einher geht eine interne Modernisierungsstrategie, die darauf abzielt, neue Unternehmens- und Fertigungsstrukturen aufzubauen. Sie setzt zwar auf Dezentralisierung (Spartenbildung, Cost- oder Profit-Center u.ä.), berücksichtigt aber gleichzeitig durch den Auf- und Ausbau zentralisierter Unternehmenseinheiten (z.B. Finanzen, Controlling) und Informations- und Kontrollsysteme die erforderliche Integration.

Auch wenn in diesem Betrieb nicht alles so reibungslos und erfolgreich läuft, wie es angesichts der kurzen Beschreibung erscheinen mag, so kann er doch als Beispiel dafür stehen, daß bei analoger Unterstützung, wie sie dieser Betrieb mehr oder weniger zufällig aufgrund besonderer Beziehungen und Kontakte zu Westfirmen erhalten hat, es durchaus möglich gewesen wäre, auch anderen ostdeutschen Betrieben einen erfolgreichen Weg in die Eigenständigkeit zu ebnen.

2.4 Wege des Scheiterns - vergebliche Versuche einer Betriebsgründung

(1) In einer vierten Kategorie finden sich all die gescheiterten Versuche von ehemaligen Betrieben oder Betriebsteilen aus den Kombinat- und Volkseigenen Betrieben, ihre Existenz zu erhalten bzw. durch Verkauf oder Kooperation das Überleben zu sichern. Von den Fallzahlen her gesehen ist diese Gruppe mit Sicherheit die größte; in die Untersuchung einbeziehen konnten wir jedoch nur einen Restbestand derartiger Betriebe, die sich noch im Treuhand-Besitz oder im Stadium der Liquidation befanden. Nicht berücksichtigen konnten wir demnach die Vielzahl der bis zu diesem Zeitpunkt bereits gescheiterten und liquidierten Betriebe. Aber auch bei dem noch erfaßbaren Restbestand muß der Umstrukturierungsprozeß als gescheitert angesehen werden, auch wenn einzelne - meist sehr kleine - Betriebsteile noch gewisse Überlebenschancen besitzen.

Sie sind ein Beleg dafür, daß ohne externes privates Kapital und Beziehungen und Unterstützung aus dem Westen ein Überleben als Zulieferbetrieb in Ostdeutschland nicht möglich war. In manchen Fällen sind sie auch Opfer der Restrukturierung der Zuliefernetze im Westen geworden, und zwar dann, wenn sie einen Westpartner gefunden hatten, der im Zuge des sich verschärfenden Selektionsprozesses und verstärkten Rationalisierungsdrucks in den Zuliefernetzwerken in Schwierigkeiten geraten ist, also selbst dem Umstrukturierungsprozeß zum Opfer gefallen ist oder zumindest gezwungen wurde, die Ostpartnerschaft wieder aufzugeben.

(2) Betrachtet man die Kriterien und Rahmenbedingungen derjenigen Betriebe, bei denen der Privatisierungs- und Sanierungsprozeß nicht zum Erfolg führte, d.h. die keinen potenten Käufer oder Partner fanden und deren Versuche zur eigenständigen Entwicklung fehlschlagen, so lassen sich zusammenfassend folgende Konstellationen herausheben:

- Die Betriebe waren zu DDR-Zeiten als KFZ-Zulieferer meist völlig auf den Inlands- und RGW-Markt ausgerichtet. Es bestanden keine oder nur geringfügige Kontakte zu westlichen Abnehmern.
- Innovationspotentiale, insbesondere eine eigenständige Produktentwicklung, bestanden nicht oder wurden im Zuge des Umstrukturierungsprozesses abgebaut bzw. ausgelagert. Damit waren wichtige Voraussetzungen für einen eigenständigen Weg nicht gegeben. Waren die Betriebe bereits früher KFZ-Zulieferer, so verfügten sie vielfach über gar keine Produktentwicklung, da diese beim Finalisten durchgeführt wurde und die Betriebe selbst nach Konstruktionsplänen der Finalisten fertigten (ähnliches gilt teilweise auch für die Werkzeuge).
- Die Chance, einen Käufer oder Partner aus dem Westen zu finden, war stark von der spezifischen Situation der Branche geprägt: Besonders schwierig gestaltet sich die Situation in den schrumpfenden KFZ-Zulieferbranchen, in denen das Interesse der Westkonkurrenten überwiegend auf eine Stilllegung von Kapazitäten gerichtet war. Waren Alteigentümer vorhanden, so fehlte bei den Westeigentümern meist das Interesse am Betriebsaufbau. Bei den Osteigentümern fehlte es an dem notwendigen Kapital.
- Obwohl in den meisten Fällen die Qualität der gefertigten Produkte kein Problem war (viele dieser Betriebe wurden mehrfach von den westlichen Automobilherstellern oder Automobilzulieferern positiv auditiert), scheiterten in der Regel die vielfachen Versuche eines eigenständigen Eintritts in das Zuliefernetz. Konnte eine Kooperation mit einem Westpartner aufgebaut werden, so war man von deren Absatz- und Produktionsstrategien abhängig. Aufgrund der strukturell und konjunkturell schwierigen Situation der Automobilzulieferindustrie führte dies in den hartumkämpften Branchen in manchen Fällen zu einem Wiederausstieg des Westpartners und damit in der Regel auch zum Konkurs des ostdeutschen Betriebs.
- Für die im Umstrukturierungsprozeß stark geschrumpften Betriebe waren die Altlasten, insbesondere die Kredite für Investitionen zu DDR-

Zeiten, die mit zum Teil überhöhten Preisen in die Eröffnungsbilanz dieser Betriebe eingegangen sind, eine hohe Belastung und ein hohes Risiko bei ihrem Kampf ums Überleben.

- Öffentliche Fördermittel waren für die meist relativ kleinen Betriebe - soweit überhaupt zugänglich - schwer zu erhalten und kamen in manchen Fällen aufgrund der bürokratischen Hemmnisse auch zu spät. Aus der Perspektive dieser Betriebe wird die öffentliche Förderpolitik heftig kritisiert: Der "Leuchtturm Opel" und auch einige Westkonzerne hätten sehr viele Fördermittel erhalten, aber das Umfeld, die vorhandenen eigenen ostdeutschen Potenzen - und hier insbesondere die ehemalige Zulieferindustrie - wurden zu wenig gefördert.

V. Zur gegenwärtigen Lage der Automobilwirtschaft in Thüringen - Eine Zwischenbilanz

Im folgenden Kapitel wollen wir einige Schlußfolgerungen aus der bisherigen Entwicklung ziehen und versuchen, die Zukunftsaussichten der Automobil- und -zulieferindustrie in Thüringen einzuschätzen. Im Zentrum wird dabei die Frage nach den politischen Handlungsoptionen stehen: Welche Möglichkeiten gibt es, das bisher Erreichte zu stabilisieren, die Entwicklung voranzutreiben oder auch alternative Ansatzpunkte aufzugreifen? Dabei wird auch der Blick über die vom Projekt gesetzten Grenzen der Branche und der Region hinaus auf weiterreichende Entwicklungsperspektiven in anderen Bundesländern zu richten sein.

Zunächst sollen jedoch kurz die Resultate der bisherigen Entwicklung resümiert werden: Was ist aus dem ehemaligen Automobilstandort Eisenach, der Automobilregion Thüringen geworden? Was ist übriggeblieben, was ist an ihre Stelle getreten?

1. Resümee: Gegenwärtiger Stand der Umstrukturierung

1.1 Beschäftigungsentwicklung am Automobilstandort Eisenach

Versucht man, den bis heute abgelaufenen Prozeß der Umstrukturierung in exakten Zahlen zu fassen, stößt man auf Schwierigkeiten. Weder zu den Bezugsgrößen der Automobil- und -zulieferindustrie in der ehemaligen DDR noch zum aktuellen Entwicklungsstand, d.h. den umgewandelten oder noch neu gegründeten Betrieben, liegen exakte statistische Unterlagen vor. Dies ist nun für den Bereich der Automobilzulieferindustrie nichts Neues; so ist es beispielsweise auch sehr schwierig, die westdeutsche Automobilzulieferindustrie in exakten Zahlen zu fassen. Aufgrund ihres vielfältigen Produktspektrums verteilt sie sich auf verschiedene Branchen. Zudem sind viele Betriebe jeweils nur mit einem Anteil ihres gesamten Spektrums im Zulieferbereich tätig, werden somit u.U. gar nicht als Zulieferer erfaßt. Eine statistische Zuordnung dieser verschiedenen Betriebe und ihre Zusammenfassung als "Zulieferindustrie" ist deshalb kaum möglich. Diesbezüglichen quantitativen Aussagen muß demnach mit gewissen Vorbehalten entgegengetreten werden. In unserem Fall kommen noch zusätzliche Schwierigkeiten hinzu, die aus der schwer rekonstruierbaren Datenlage zur

ehemaligen Kombinati- und VEB-Struktur, der unzulänglichen statistischen Erfassung im Umstrukturierungsprozeß und der raschen Veränderungen im Verlauf der letzten Jahre resultieren. Da wir selbst keine eigene flächendeckende oder repräsentative Erhebung durchgeführt haben, sind wir auf einzelne Angaben und eigene Schätzungen verwiesen. Wir beschränken uns dabei auf die in unserer Perspektive besonders wichtigen Beschäftigungseffekte des Umstrukturierungsprozesses.

(1) Betrachten wir zunächst die direkt mit der Opel-Ansiedlung geschaffenen Arbeitsplätze, so ist festzustellen, daß außer den ca. 1.850 Arbeitsplätzen im Opel-Zweigwerk in Eisenach entgegen der Erwartung nur sehr wenige Betriebe mit einigen hundert Arbeitsplätzen entstanden sind, die direkt an Opel Eisenach liefern. In der Region Eisenach sind ca. 500 Arbeitsplätze durch die Fremdvergabe von Aufträgen für Teilefertigung und Dienstleistungen seitens Opel entstanden (Müller Syring 1994). Davon sind der größte Teil (ca. 350) Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich: Es sind dies produktionsvorbereitende, produktionsbegleitende oder der Produktion nachgelagerte Tätigkeiten, die von Opel ausgegliedert und als Auftragsarbeiten an andere Firmen vergeben wurden. Es sind dies vor allem Tätigkeiten im Bereich der Reinigung, des Catering, der Wartung und Instandhaltung, der elektronischen Steuerung von Produktionsanlagen, die Endkonservierung der Neufahrzeuge, Energieversorgung, externe Logistik u.ä.

Opel selbst spricht von ca. 1.000 Arbeitsplätzen, die durch die Zulieferung an Opel in Eisenach generell in Ostdeutschland induziert wurden. Nimmt man die ausgelagerten Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich hinzu, so sind mit der Opel-Ansiedlung in Eisenach direkt ca. 1.500 Arbeitsplätze zusätzlich zum Opel-Werk selbst geschaffen worden.

Die in den Image-Anzeigen von Opel zum Jahrestag der Wiedervereinigung im Oktober 1994 präsentierten 15.000 Arbeitsplätze, die durch die Opel-Ansiedlung zusätzlich geschaffen worden seien, beziehen sich überwiegend auf Arbeitsplätze in den etwa 400 neuen Händlerbetrieben (nach eigenen Angaben ca. 13.000).

(2) Die Zahl der Arbeitsplätze, die von der Ansiedlung des Opel-Werkes direkt induziert wurde, ist um einiges geringer als die Zahl derjenigen Arbeitsplätze, die unabhängig von Opel oder nur indirekt von Opel beeinflußt in Betrieben der Automobilzulieferindustrie entstanden sind. Bei diesen Betrieben handelt es sich um solche, die in keiner direkten Zulieferbeziehung zu Opel Eisenach stehen oder wenn, dann nur in einem sehr geringen

Umfang. Bosch, BMW, Benteler, Mitec und FER als die fünf größten Betriebe in oder im Umkreis von Eisenach haben zusammen bereits ca. 2.000 der Arbeitsplätze geschaffen, die der Automobilzulieferindustrie zugerechnet werden können. Nimmt man eine Reihe kleinerer Betriebe hinzu und bezieht man die gesamte Automobilregion Eisenach ein, so kommt man nach groben Schätzungen auf eine Zahl von etwa 2.700 Arbeitsplätzen.

(3) Faßt man die Zahlen zusammen, so ergibt sich ein gegenwärtiges Potential von ungefähr 6.000 Arbeitsplätzen in der Automobil- und -zulieferindustrie in der Automobilregion Eisenach. Stellt man diese Zahl den ehemals 30.000 Arbeitsplätzen vor 1990 gegenüber, so sind etwa 20 % der ehemaligen Arbeitsplätze übrig geblieben bzw. an deren Stelle getreten. Dieser Schrumpfungsprozeß entspricht ziemlich exakt dem Durchschnitt, wie er für die gesamte ostdeutsche Industrie berechnet wurde (vgl. u.a. Müller Syring 1994, S. 17). Eine Schätzung für Thüringen kommt etwa auf 8.000 Arbeitsplätze, die der Automobil- und -zulieferindustrie im engeren Sinn zuzurechnen sind.

Versucht man, das hier in groben Zügen skizzierte quantitative Ergebnis des Umstrukturierungsprozesses zu bewerten, so hängt dies wiederum vom jeweiligen Standpunkt ab, den man einnimmt, bzw. von dem Maßstab, den man anlegen will. Opel Eisenach gilt neben Zeiss Jena als die große industrielle Investition in Thüringen. Sie wurde in den letzten Jahren als Paradebeispiel für eine gelungene Industrieansiedlungspolitik von Vertretern der Wirtschaft und der Politik gepriesen. Die dadurch geweckten Hoffnungen waren außerordentlich hoch. Betrachtet man vor diesem Hintergrund die Ergebnisse unserer Untersuchung, so fallen die Beschäftigungseffekte - um die geht es in der aktuellen Diskussion vorrangig - äußerst bescheiden aus. Die mit beträchtlichen staatlichen Fördermitteln angestoßene Investition in Eisenach - und dies gilt nicht nur für Opel, sondern auch für die anderen westdeutschen Unternehmen - haben den industriellen Schrumpfungsprozeß in Eisenach offensichtlich nicht überdurchschnittlich beeinflußt. In dieser Hinsicht sind die vielen Erwartungen deutlich enttäuscht worden.

Auf der anderen Seite muß man festhalten, daß die Automobilregion Eisenach nicht völlig untergegangen ist, sondern daß ein, wenn auch kleiner, Restbestand erhalten geblieben bzw. neu geschaffen worden ist. Die Opel-Ansiedelung hat hierzu einen wesentlichen Beitrag geleistet. Inwieweit dieser Restbestand es rechtfertigt, weiterhin von einem Automobilstandort Eisenach zu reden, hängt nicht zuletzt von den Entwicklungschancen ab, die man diesen Betrieben und Arbeitsplätzen zumißt. Dazu soll im folgenden

kurz eine qualitative Einschätzung des aktuellen Standes der Umstrukturierung vorgenommen werden.

1.2 Zur Qualität des Automobilstandorts Eisenach

(1) Auf den ersten Blick lassen die qualitativen Merkmale des verbliebenen Produktionspotentials in der Automobilregion Eisenach auf ein relativ hohes Qualitätsniveau schließen:

- Das Humankapital, d.h. im wesentlichen das Qualifikationsniveau der beschäftigten Arbeitskräfte, ist im Vergleich zu ähnlichen Produktionsstandorten relativ hoch. Nicht nur bei Opel, sondern auch bei den Zulieferbetrieben überwiegt der Anteil von Facharbeitern gegenüber Un- und Angelernten deutlich. Die beschriebenen Selektionsprozesse bei der Rekrutierung von Arbeitskräften aus einem großen Arbeitskräftereservoir haben dazu geführt, daß in der Regel die Arbeitsplätze mit überqualifizierten Arbeitskräften besetzt sind.
- Die Produktions- und Organisationsstrukturen in den Betrieben weisen überwiegend einen modernen Standard auf: In den neu gegründeten Zweigwerken westlicher Unternehmen sind die Produktionsanlagen auf dem neuesten Stand und auch dort, wo Maschinen- und Produktionsanlagen übernommen wurden, wurden die besten Anlagen ausgewählt und sukzessive auch modernisiert. Diese Betriebe gelten demzufolge auch als Modellbetriebe für moderne "schlanke" Produktionsstrukturen.
- Die Eisenacher Werke von Opel und anderen Zulieferfirmen weisen auf diesem Hintergrund hohe Produktionskennziffern aus: So erreicht Opel Eisenach nach eigenen Angaben (vgl. Opel-Geschäftsbericht 1993) im produzierenden Bereich Produktivitätskennziffern, die zum Teil um das Doppelte über denjenigen der Opel-Standorte Rüsselsheim oder Bochum liegen. Auch in den Umsatzkennziffern (Umsatz je Arbeitsstunde) liegt Opel weit über dem regionalen Niveau und dem westdeutschen Durchschnitt. Die anderen Betriebe wie z.B. Bosch und BMW schneiden hier nicht so gut ab (vgl. Müller Syring 1994). Insgesamt haben die hohe Produktivität, die beträchtlichen öffentlichen Zuschüsse, die relativ niedrigen Lohnkosten und die hohe fachliche Qualifikation und Motivation der Beschäftigten dazu geführt, daß zumindest die Investitionen der westdeutschen Konzerne in der Region Eisenach sich als sehr profitabel erweisen.

(2) Zumindest für die westdeutschen Investoren haben sich demnach die Renditeerwartungen durchaus erfüllt, in der Automobilregion Eisenach sind produktive und rentable Betriebe entstanden. Lassen sich daraus jedoch bereits positive Entwicklungschancen ableiten? Ist damit auch die Zukunft der Automobilregion Eisenach gesichert? Betrachtet man diese Erfolgsmeldungen der Unternehmen etwas genauer, wie wir es bei unseren Betriebsrecherchen getan haben, so erheben sich doch einige Zweifel, ergibt sich ein sehr viel ambivalenteres Bild der zukünftigen Entwicklung:

- Trotz der überwiegend modernen Produktions- und Organisationsstrukturen in den Betrieben und dem relativ hohen Qualifikationsniveau kann nicht von einem besonders innovativen industriellen Potential gesprochen werden. Das Opel-Werk wie die Zulieferbetriebe sind als Filialen westlicher Konzerne im wesentlichen Produktionsstandorte ohne innovatives FuE-Potential. Auch alle anderen strategisch relevanten Kernbereiche (Einkauf, Vertrieb, Logistik etc.) verbleiben - von Ausnahmen abgesehen - bei den Konzernzentralen. Damit sind wesentliche Kriterien, die die Unternehmen selbst an innovative und damit standortsichernde Industriestrukturen anlegen, in der Automobilregion Eisenach nicht erfüllt. Damit fehlen auch für die regionale Entwicklung wichtige innovative Impulse, die zum Aufbau bildungs- und wissenschaftsorientierter Einrichtungen in der Region führen könnten. Nicht nur Opel, sondern auch die modernen Zweigwerke von Bosch, BMW usw. sind größtenteils reine Montagewerke bzw. dienen ausschließlich der Kapazitätsausweitung. Damit bleiben die Möglichkeiten der eigenständigen Entwicklung relativ begrenzt, die Abhängigkeit von den Absatz- und Standortstrategien der Konzernzentralen ist dementsprechend hoch.
- Die wenigen Betriebe, die als eigenständige ostdeutsche Betriebe überlebt haben - wenn auch meist nicht ohne Westunterstützung - sind, soweit sie überhaupt noch dem Automobilzuliefersektor zuzurechnen sind, eher am Rande der Zuliefernetze angesiedelt bzw. in den unteren Stufen der Zulieferpyramiden situiert. Auch sie haben fast alle ihr innovatives Potential - soweit es vorhanden war - verloren und waren bislang nicht in der Lage, neues aufzubauen. Dies schwächt ihre Position in den Zuliefernetzwerken und verfestigt ihre Position als verlängerte Werkbänke oder Kapazitätspuffer.
- Insgesamt muß das vorhandene Produktionspotential bislang noch als relativ labil angesehen werden. Die Betriebe in der Automobilregion Eisenach sind - sei es als Zweigwerke großer international agierender

Unternehmen oder als Bestandteile weltweiter Zuliefernetze - stark abhängig von den Standort- und Absatzstrategien dieser großen Automobil- und -zulieferkonzerne. Ihre Eigenständigkeit ist insgesamt aufgrund der fehlenden innovativen Potentiale relativ gering. Die Betriebe weisen einen niedrigen Grad an regionaler Integration auf: Soweit überhaupt geringfügige regionale Verflechtungen bestehen, handelt es sich zumeist um vertikale und nicht um horizontale Verflechtungen, wobei jedoch gerade diese "eher geeignet wären, spin-offs (z.B. von Know-how oder Kapital) in die regionale Wirtschaft zu schleusen" (Müller Syring 1994, S. 48). Vor dem Hintergrund unserer Untersuchungsergebnisse können wir auch der Einschätzung dieser Studie des IWG Bonn zu den Auswirkungen der Investitionen in der Automobil- und -zulieferindustrie voll zustimmen:¹ "Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß in der Region Eisenach die Investitionen der Automobil- und -zulieferindustrie eine notwendige, keinesfalls jedoch bereits eine hinreichende Bedingung für die industrielle Regeneration der Region sind" (ebd., S. 48).²

Entscheidend für die bisherige Bewertung der Resultate des Umstrukturierungsprozesses in der Automobilregion Eisenach bleiben jedoch die Beschäftigungseffekte: Moderne, "schlanke" Produktionsmethoden und geringe regionale Ausstrahlungseffekte haben dazu geführt, daß die Beschäftigungsprobleme in der Region weiterhin ungelöst bleiben. Trotz der umfangreichen Reinvestitionen in der Region Eisenach liegt die Region seit 1992 deutlich über dem thüringischen Durchschnitt (vgl. Kap. III und hier insbesondere die Abb. 3, S. 78).

Zur Lösung dieser Probleme sind die Stabilisierung und der weitere Ausbau der Automobilregion Eisenach notwendig. Welche Entwicklungschancen dies hat, soll im folgenden etwas eingehender diskutiert werden. Um die Möglichkeiten der öffentlichen Unterstützung dieser Entwicklung bes-

-
- 1 Nicht zustimmen können wir hingegen den vagen optimistischen Einschätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, das in seinem Gutachten zur ökonomischen Situation in Thüringen feststellt, daß der Fahrzeugbau in Thüringen durch die Großinvestition von Opel in Eisenach wieder eine solide Basis gewonnen habe (vgl. DIW-Gutachten Thüringen 1994, S. 343 f.). In ihren Prognosen bis zum Jahr 2000 kommt es zwar zu beachtlichen Steigerungen der Bruttowertschöpfung (von 15,1 % jährlich, zugleich aber im Fahrzeugbau zu einem Abbau der Beschäftigung um jährlich 0,2 %).
 - 2 Als ein Indikator für die regionalen Wirkungen von Investitionen wird ihr Einfluß auf die Gründung von Unternehmen gesehen. Auch hier kommt die Studie zu dem Ergebnis, daß die industriellen Großinvestitionen in Eisenach "offenbar keinen signifikanten Einfluß" ausgeübt haben: "Die Gründungsdichte lag in den Jahren 1991-93 weder signifikant über noch unter dem thüringischen bzw. ostdeutschen Mittelwert" (1993: 11,4 Unternehmensgründungen je 1.000 Einwohner im Kreis Eisenach) (vgl. Müller Syring 1994, S. 39).

ser einschätzen zu können, soll zunächst kurz auf die bisherige Rolle öffentlicher Institutionen im Umstrukturierungsprozeß der Automobilregion Eisenach eingegangen werden.

2. Öffentliche Förderpolitik im Umstrukturierungsprozeß

Es war nicht Aufgabe dieses Forschungsvorhabens, das vielfältige Spektrum von Programmen und Einzelmaßnahmen zur Förderung und Unterstützung des ökonomischen Strukturwandels nach der Wende zu untersuchen und zu bewerten. Dazu liegen außerdem inzwischen eine Reihe von Analysen und Stellungnahmen vor, die je nach Standpunkt die Rolle öffentlicher Förderpolitik im Umstrukturierungsprozeß mehr oder weniger kritisch diskutieren und deren Effizienz anhand der bislang vorliegenden Ergebnisse bewerten.

Wenn wir trotzdem - eng bezogen auf das von uns untersuchte Feld Automobil- und -zulieferindustrie in der Region Eisenach - eine knappe Einschätzung der öffentlichen Förderpolitik vornehmen, geht es uns nicht um eine abschließende Retrospektive mit Betrachtung der abgelaufenen Prozesse, sondern vielmehr darum, mögliche Ansatzpunkte für eine wirksamere prospektive Förderpolitik in der Automobilregion Eisenach zu finden. Angesichts der zumindest in beschäftigungswirksamer Perspektive relativ bescheidenen Ergebnisse des bisherigen Umstrukturierungsprozesses wollen wir uns auf die in unseren Gesprächen mit Experten in den Betrieben und öffentlichen Institutionen immer wieder thematisierten und strukturellen Wirkungsmechanismen und Schwachstellen der Förderpolitik konzentrieren.

(1) An der Zahl der öffentlichen Institutionen, an der Vielfalt der Förderprogramme und -einzelmaßnahmen und auch an dem Umfang der bereitgestellten Fördermittel kann es nicht gelegen haben, daß der gegenwärtige Stand der Umstrukturierung in der Automobilregion Eisenach als unzureichend angesehen wird. Auch wenn man den gesamten Bereich der Infrastrukturpolitik, das gesamte Spektrum der Arbeitsmarktpolitik zunächst einmal beiseite läßt und nur die unmittelbare Förderung für die gewerbliche Wirtschaft betrachtet, bleibt eine dem einzelnen Betrieb meist unüberschaubare Vielfalt von Maßnahmen und Fördermöglichkeiten: So gibt es auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene über 600 Förderprogramme, deren Anwendbarkeit für die besonderen Bedingungen der Betriebe der Region weder von den die Maßnahmen betreibenden Institutionen noch von einem einzelnen Betrieb hinlänglich überprüft werden kann (vgl. Müller Syring

1994, S. 51, Fußnote 47). Von unseren Gesprächspartnern in den Betrieben wurde deswegen seltener das unzureichende Angebot an Fördermöglichkeiten kritisiert als vielmehr deren Unüberschaubarkeit. Im Gegensatz zu den Großinvestoren im Raum Eisenach klagten die kleineren Unternehmen, insbesondere ausgegründete und Treuhand-Betriebe, auch über die unzureichende Hilfestellung der Behörden bei ihren Versuchen, die für sie relevanten Fördermöglichkeiten ausfindig zu machen und für sich zu erschließen. Obwohl diese Schwierigkeiten beim Zugang zu Fördermitteln immer wieder thematisiert wurden, stellten sie jedoch nicht den zentralen Punkt der Kritik dar. Im Zentrum stand vielmehr die fehlende inhaltliche Konzeption der Wirtschaftsförderung, insbesondere das Fehlen strukturpolitischer Ansätze zur Erhaltung industrieller Kernbereiche. Diese Kritik war ziemlich durchgängig nicht nur in den Betrieben, sondern auch in den Verbänden (auch den Arbeitgeberverbänden) und den Gewerkschaften zu hören; besonders deutlich wurde sie auch hier wiederum in jenen Betrieben geäußert, die als kleinere mittelständische Betriebe einen eigenständigen Weg (z.B. in Form einer MBO) zu gehen versuchten, oder in Betrieben, die noch in Treuhand-Besitz waren. In diesen Betrieben wurde auch deutliche Kritik an der Benachteiligung solcher Betriebe gegenüber den größeren Westinvestoren geübt, die sehr viel leichter und in größerem Umfang auf öffentliche Fördermittel zurückgreifen konnten.

(2) Die Benachteiligung kleinerer und mittlerer ostdeutscher Betriebe - von denen ja auch in unseren Samples letztlich nur diejenigen überlebten, die materiell und/oder ideell auf westliche Unterstützung bauen konnten - ist jedoch nicht nur auf die größere Marktmacht und die größeren politischen Einflußmöglichkeiten der Westkonzerne zurückzuführen. Vielmehr verweist dies auf ein systematisches, tieferliegendes Konstruktionsprinzip der Wirtschaftsförderung bzw. generell der öffentlichen Einflußnahme auf den ökonomischen Umstrukturierungsprozeß. Es begann bei der Privatisierungspolitik der Treuhand und setzt sich fort in fast allen Bereichen der Wirtschaftsförderung, sei es bei Förderzuschüssen, Kreditgewährung, steuerlichen Vergünstigungen etc. Kriterium der öffentlichen Einflußnahme und Unterstützung ist der Maßstab abstrakter Rentabilität, und zwar sowohl als Bedingung als auch Zielperspektive.

Bei der Aufspaltung der alten Kombinate und Volkeigenen Betriebe nach der Wende wurden Produktions- und Betriebseinheiten aufgespalten, zerlegt und zum Teil auch wieder zusammengeführt, vorrangig unter dem Ziel, möglichst schnell wirtschaftliche, marktfähige Betriebe zu erhalten. Zunächst wurden in großem Umfang Produktionskapazitäten stillgelegt und versucht, in den übrig gebliebenen Betriebsteilen "rentable Kerne" heraus-

zuschälen. Dies geschah weitgehend unabhängig von den früheren Produktionsverflechtungen und eingespielten Kooperationsbezügen. Alte Kunden- und Abnehmerbeziehungen waren mit der Einstellung der Wartburg-Produktion nicht mehr vorhanden; es ging demzufolge darum - meist anknüpfend an das vorhandene Fertigungs-Know-how oder an das alte Produktspektrum -, irgendein Produkt marktfähig zu machen und dafür eine Absatzmöglichkeit zu suchen. Meist war dies identisch mit der Suche nach einem Partner, Finanzier oder Käufer der gesamten Betriebseinheit. Um für diese attraktiv zu sein, mußte möglichst schnell eine rentable Betriebsstruktur hergestellt werden, das hieß in erster Linie, alle "unproduktiven" Betriebsteile abzustößen und sich auf ein möglichst erfolgsträchtiges Kerngeschäft zu beschränken. Auch dieser "Verschlankungsprozeß" vollzog sich meist ohne perspektivische Ausrichtung auf ein bestimmtes Produkt und dessen Einordnung in einen stofflichen Produktionszusammenhang. Die alte Zulieferstruktur war zerschlagen, eine neue - außer den vagen Hoffnungen auf Opel - zunächst noch nicht in Sicht. In dieser Situation verstärkten die Art der Unterstützung durch die Treuhand bzw. durch die von der Treuhand gestellten Unternehmensberater, aber auch andere öffentliche Fördermaßnahmen, den Zwang zur kurzfristigen und damit kurzsichtigen Umstrukturierung: Es ging nur noch ums Überleben, egal wie und mit welcher Perspektive.

(3) Kritik an dieser kurzfristigen Rentabilitätsorientierung als Leitbild der Treuhand-Anstalt und anderer öffentlicher Institutionen im Umstrukturierungsprozeß ist in den letzten Jahren vielfach geäußert worden (vgl. dazu exemplarisch Nolte 1992b). Mit der Formel "Privatisierung statt Sanierung" wurde insbesondere die Kritik an der Treuhand-Politik auf den Punkt gebracht, die sich davon jedoch wenig betroffen zeigte, da sie tatsächlich der Überzeugung war, "daß Privatisierung die beste Form der Sanierung ist" (Treuhand-Anstalt 1991, S. 4). Ziel war die schnelle Privatisierung, d.h., möglichst schnell einen privaten Eigentümer zu finden, der dann die Sanierung und Umstrukturierung erfolgreich vornehmen sollte (Privatisierung der Sanierung). Wenn noch unter Treuhand-Regie saniert werden sollte, dann mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit als Voraussetzung der Privatisierbarkeit möglichst kurzfristig herzustellen ("An-Sanieren"). Dieses von breiten Kreisen der politisch Verantwortlichen und auch von großen Teilen der Wissenschaft mitgetragene Konzept der marktwirtschaftlichen Umstrukturierung setzte voll auf die "strukturierende Macht" des Marktes, dem immer noch die bessere "Strukturpolitik" zugetraut wurde als irgendwelchen politischen Instanzen.

Es kommt nun sehr darauf an, aus welcher Perspektive man das "Walten der objektiven Marktkräfte" betrachtet: aus der Perspektive der Region, in unserem Fall der Automobilregion Eisenach, der westdeutschen Automobil- und -zulieferindustrie oder gar des Weltmarktes. Die sich um Marktzugang bemühenden Betriebe in der Automobilregion Eisenach und deren Belegschaften mußten sehr schnell feststellen, daß die Verheißungen der Marktwirtschaft sich als Fiktion erwiesen: Es gab gar keinen Markt, sondern an dessen Stelle ein sehr stabiles und fest verzurrtes Netzwerk von Zulieferbeziehungen, in das ohne Unterstützung potenter Konkurrenten aus dem Westen der Zutritt verschlossen blieb. Markt und Wettbewerb in der Automobil- und -zulieferindustrie sind zwar in großem Maßstab im Verhältnis zwischen Automobil- und -zulieferkonzernen und insbesondere zwischen den vielschichtlich konstruierten Unternehmensnetzwerken auf dem Weltmarkt durchaus vorhanden, nicht jedoch für vereinzelte und insbesondere kleinere Betriebe auf regionaler Ebene. Vor diesem Hintergrund mußten alle Versuche einzelner Kombinatbetriebe, eigenständig auf dem Markt zu überleben, zum Scheitern verurteilt sein. Die einzige Hoffnung bestand deswegen darin, von westlichen Zulieferkonzernen übernommen und als Zweigbetrieb weitergeführt zu werden. Wie dargestellt, ist dies nur wenigen Betrieben gelungen, der größere Teil wurde entweder von vornherein liquidiert oder ist zu einem späteren Zeitpunkt gescheitert. Das daraus übrig gebliebene Potential (insbesondere Arbeitskräftepotential) war dann die Basis für die Neuansiedlung westlicher Unternehmen, die dadurch besonders günstige Voraussetzungen (Selektionsmöglichkeiten) vorfanden.

Der insbesondere in Thüringen sehr strikte marktwirtschaftliche Privatisierungskurs hat auf diese Weise wesentlich das gegenwärtige Bild der Automobil- und -zulieferindustrie mitbeeinflusst: Ein radikaler Transformationsprozeß hat zu einer Restautomobilregion Eisenach geführt, die kaum eigenständige Lebensfähigkeit besitzt, sondern wesentlich von den Strategien westlicher Investoren, sei es Opel oder Zulieferunternehmen, abhängig ist und dadurch langfristig eine sehr labile Struktur aufweist. Aus der globalen Sicht der deutschen, europäischen oder auch Welt-Automobilindustrie ist dies durchaus ein "normaler" und konsequenter Entwicklungsprozeß, aus der Perspektive der regionalen Betriebe und Belegschaften muß dieser Weg von einem ehemals industriellen Automobilzentrum zu einem weitgehend extern abhängigen "Automobilableger" mit all den schmerzlichen Schrumpfungsprozessen als eher deprimierend empfunden werden.

(4) Damit stellt sich natürlich die Frage nach alternativen Möglichkeiten der politischen Einflußnahme. Wie hätte dieser Transformationsprozeß in

regionaler Perspektive mit besseren Resultaten enden können, und welche Schlußfolgerungen lassen sich daraus für die zukünftige Politik ziehen? Um diese Frage ansatzweise beantworten zu können, soll im folgenden Abschnitt ein Blick über die Landesgrenzen Thüringens hinaus geworfen werden. Wir werden uns mit einigen - insbesondere zulieferrelevanten - Aspekten der Entwicklung der sächsischen Automobilindustrie beschäftigen (Abschnitt 3.1) und danach versuchen, unter Bezug auf die verschiedenen Initiativen der alten Bundesländer zur Stützung der heimischen Automobilzulieferindustrie neue Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Dabei werden einzelne bereits hier angesprochene Kritikpunkte erneut aufgegriffen und erörtert (Abschnitt 3.2).

3. Ein Blick über die Landesgrenzen

Das historisch sicherlich einmalige Zusammentreffen zweier fundamentaler Veränderungsprozesse - der politische und gesellschaftliche Umbruch in Zusammenhang mit der deutschen Einigung mit seinen ökonomischen und sozialen Verwerfungen auf allen Ebenen auf der einen Seite, die weltweiten tiefgreifenden Veränderungen in der Organisation industrieller Produktionsprozesse auf der anderen Seite - hat dazu geführt, daß die ums Überleben kämpfenden Betriebe und Unternehmen der Automobilindustrie in den neuen Bundesländern sich jeweils einem doppelten Problemdruck gegenüber sahen: Zum einen standen sie - wie fast alle Unternehmen - vor der Frage, wie sie sich angesichts der in Kapitel I dargestellten Ausgangsbedingungen - der weggebrochenen Märkte, der veralteten oder vielmehr zerstörten Produktionsstrukturen, des fehlenden technologischen und manageriellen Know-hows, des Kapitalmangels usw. - als autonome Wirtschaftssubjekte etablieren können. Zum anderen stellte sich für sie als - potentielle - Zulieferer die Frage, ob und wie sie sich innerhalb der grundlegend sich verändernden Zulieferstrukturen und im Rahmen des Wandels der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung, der zudem weitestgehend von den strategischen Optionen transnational agierender Konzerne bestimmt wird, würden behaupten können.³

3 Wir werden weiter unten darzulegen versuchen, daß eine Förder- und Strukturpolitik, die auf eine Verbesserung der Lage des Automobilstandorts Thüringen gerichtet ist, überhaupt nur dann Erfolg haben kann, wenn ihre Maßnahmen auf die beiden Problemdimensionen zugleich Bezug nehmen. Die angesichts der aufgewendeten Finanzmittel vergleichsweise geringe Wirksamkeit der in den vergangenen Jahren ergriffenen Fördermaßnahmen hat u.E. gerade darin ihre Ursache, daß sie eben einseitig auf die Verbesserung der (allgemeinen) ökonomischen Rahmenbedingungen der Unternehmen gerichtet gewesen sind, und daß der Frage, in welchem globalen strukturellen Zusammenhang mit seinen sich verändernden Anforderungen die Unternehmen sich behaupten müssen, wenig oder gar nicht Rechnung getragen wurde.

Vor dem Hintergrund dieser doppelten Problemsituation der Unternehmen der Automobil- und -zulieferindustrie in den neuen Bundesländern und den Konsequenzen, die sich - wie dargestellt - daraus für die Automobilregion Eisenach ergeben haben, wollen wir uns - eher kursorisch - mit einigen Entwicklungen in anderen Bundesländern beschäftigen.

Zum einen wollen wir noch einmal einen Blick auf die Lage der Automobil- und -zulieferindustrie am zweiten Standort der PKW-Produktion der ehemaligen DDR (Chemnitz/Zwickau) werfen. Im ersten Kapitel ist darauf verwiesen worden, daß die Automobilproduktion in Sachsen und Thüringen besonders nach der Kombinatgründung im Januar 1978 aufs engste miteinander verwoben war und daß sie im Rahmen der planwirtschaftlich gelenkten Industriepolitik der DDR den gleichen staatlich-administrativen Direktiven unterworfen gewesen ist. Auch nach der politischen Einigung zeigt sich zunächst ein hohes Maß an Übereinstimmung in den auf die Automobilindustrie der beiden Regionen bezogenen ökonomischen Zielsetzungen. Sowohl die verbliebenen Akteure in den in Auflösung begriffenen Kombinatistrukturen als auch die Vertreter der westlichen Investoren, aber auch die Repräsentanten der neu sich konstituierenden politischen Strukturen ließen sich - zumindest in ihren öffentlichen Verlautbarungen - zunächst von ähnlichen Überlegungen leiten: Ausgehend von einem in beiden Regionen schnell deutlich werdendem weitreichenden und frühzeitigen Engagement großer Automobilhersteller aus dem Westen erstrecken sich diese gemeinsamen Zielsetzungen auf den Versuch, bestehende Produktionsstrukturen nach Möglichkeit zu modernisieren und damit zu erhalten. Gemeinsamkeiten bestanden auch in der Absicht, verstärkt regionale Zulieferbetriebe in den Aufbauprozeß einzubinden und damit für einen Großteil der "vor Ort" ansässigen Arbeitskräfte der ehemaligen Kombinatbetriebe die Perspektive eines gesicherten Beschäftigungsverhältnisses zu bieten.

Wie nun unsere Befunde gezeigt haben, konnten in Thüringen viele dieser Zielsetzungen nicht erreicht werden, und auch der massive Einsatz öffentlicher Fördermittel konnte dies offensichtlich nicht verhindern. Wir haben versucht, einige Gründe hierfür zu benennen. Ein Blick auf die Entwicklung der Automobil- und -zulieferindustrie in Sachsen soll nun Auskunft darüber geben, wie und mit welchen Konsequenzen für die dortige Automobilregion der Prozeß der Umstrukturierung vollzogen wurde. Die Bemühungen um den Erhalt und den Ausbau des Automobilstandorts Sachsen sind ja insbesondere durch die weitreichenden Planungen des Volkswagen-Konzerns und die darauf bezogenen Aktivitäten der Bundes- und sächsischen Landesregierung frühzeitig in den Medien, aber auch in den politischen und wissenschaftlichen Diskussionen als ein herausragendes Beispiel

für eine erfolversprechende Industriepolitik in den neuen Bundesländern präsentiert worden. Von daher scheint es uns angebracht, einen Blick auf die möglichen Effekte dieser Politik insbesondere hinsichtlich ihrer Ausstrahlungen auf die sächsische Automobilregion zu werfen. Dabei geht es uns nicht so sehr um eine umfassende Darstellung der Entwicklungsverläufe,⁴ sondern um die mögliche Beantwortung der Frage, ob besondere Faktoren gegeben waren, die trotz der im Prinzip gleichen Zielsetzung und trotz der strukturell ähnlichen Ausgangsbedingungen und vergleichbaren Problemlagen der sächsischen Automobil- und vor allem -zulieferindustrie zu einem anderen Ergebnis geführt haben, aus dem auch Schlußfolgerungen für eine veränderte zukünftige Strukturpolitik in Thüringen zu gewinnen wären.

Der zweite grenzüberschreitende Blick soll sich auf die in den letzten Jahren verstärkt thematisierten und beschleunigt vorangetriebenen Aktivitäten in den alten Bundesländern richten, die sich die Sicherung der heimischen Automobilzulieferindustrie insbesondere im Bereich der KMU zum Ziel gesetzt haben. Inzwischen kann man ja schon von einem Wettbewerb der Regionen um das tragfähigste Konzept reden. Unbeschadet der Beantwortung der Frage, inwieweit diese Länderinitiativen tatsächlich zu einer spürbaren Verbesserung der Lage der Unternehmen in diesen Regionen geführt haben, sind hier mögliche Ansatzpunkte für eine "aktive" Industrie- und Strukturpolitik zu verzeichnen, die auch für die neuen Länder Impulse geben könnten. Natürlich gehen diese Aktivitäten von ganz anderen Ausgangsbedingungen aus: Hier geht es nicht um die wie immer mit Hilfe öffentlicher Fördermaßnahmen gestützte Transformation staatlich administrativ gelenkter Betriebseinheiten in marktwirtschaftlich operierende, sich in der Konkurrenz behauptende Unternehmen und den Aufbau neuer ökonomischer Strukturen, sondern darum, bislang funktionsfähige Wirtschaftseinheiten an die neuen Anforderungen sich weltweit verändernder Formen zwischenbetrieblicher Arbeitsteilung anzupassen. Trotzdem scheint es uns sinnvoll und notwendig zu sein, zu überprüfen, inwieweit sich solche Konzepte und politischen Ansätze auch für die neuen Länder und hier insbesondere für die neuen "alten" Automobilstandorte nutzen lassen.

3.1 Zur Entwicklung der sächsischen Automobilindustrie nach der Einigung - ein anderer Weg?

Es ist vorab festzuhalten, daß eigenständige empirische Erhebungen in Sachsen in unseren Untersuchungen nicht vorgesehen waren und auch

4 Hierzu liegen inzwischen Befunde von Untersuchungen anderer sozialwissenschaftlicher Institute vor (vgl. Mickler, Walker 1992; Walker 1994; Bochum u.a. 1992; Meißner 1993; Belau, Schreiber 1995).

nicht durchgeführt wurden. Wir stützen uns daher im folgenden auf Sekundäranalysen bislang vorliegenden Materials und auf Berichte in einschlägigen Publikationen (vgl. dazu die Literaturverweise im Text). Des weiteren ist anzumerken, daß eine Darstellung der Situation der sächsischen Zulieferindustrie vor und nach der politischen Einigung - vor allem in quantitativer Hinsicht - nach wie vor schwierig ist. Die entsprechenden Daten liegen bislang in aufbereiteter Form erst ansatzweise vor (so etwa bei Belau, Schreiber 1995). Auch in Sachsen läßt sich somit nur schwer ein Überblick darüber gewinnen, von wievielen ursprünglichen Zulieferbetrieben, seien sie nun im IFA-Kombinat oder außerhalb angesiedelt gewesen, wieviele und in welcher Rechtsform bislang haben überleben und sich in bestehende Zuliefernetze haben einklinken können. Zudem gilt auch für Sachsen, daß bis zum Abschluß unserer Studie der Transformationsprozeß (u.a. auch wegen der zeitlich gestreckten Investitionen des Volkswagen-Konzerns) bei weitem noch nicht abgeschlossen gewesen ist. Die vorliegenden Daten und die Darstellungen der sich in Umrissen abzeichnenden Zulieferstrukturen lassen es u.E. dennoch zu, einige signifikante Unterschiede herauszuarbeiten.

(1) Auch für Sachsen gilt - ähnlich wie für Thüringen -, daß die Lage und die Zukunftsperspektiven des Automobilstandorts entscheidend geprägt sind durch die umfangreichen Investitionsplanungen eines westlichen Automobilkonzerns, im Falle Sachsen der Volkswagen AG. Wie bereits in Kapitel I ausgeführt worden ist, reichen die Kontakte und Beziehungen zu diesem Automobilhersteller weit in die 80er Jahre zurück. Anknüpfend an die ersten Handelsbeziehungen Ende der 70er Jahre, konnte VW mit der Lieferung einer (ausgemusterten) Transferstraße einen erheblichen Anteil an der Modernisierung der Motorenfertigung in Chemnitz (1984-1988) nehmen. Dies und die damit in Zusammenhang stehenden Kompensationsgeschäfte mit ostdeutschen Zulieferern brachten einen verstärkten Transfer von Produktions- und Qualitäts-Know-how aus der Bundesrepublik in die damalige DDR, von dem vor allem die sächsischen Betriebe profitierten.

Weitergeführt wurde diese Kooperation ab 1989 durch ein Joint-venture zwischen VW und der IFA PKW GmbH zur Parallelfertigung von Trabant und Polo und die entsprechend in Angriff genommene Modernisierung der Automobilfertigung in Zwickau. Das Gewerbegebiet in Mosel bei Zwickau bot genügend Raum für weitreichende Ausbau- und Neubauplanungen. Zulieferbetriebe im regionalen Umfeld, die sich partiell den verändernden Anforderungen technisch und organisatorisch angepaßt hatten, konnten im Prinzip eingebunden werden. In Kooperation zwischen dem Volkswagen-Konzern und dem sächsischen Automobilwerk und seinen vormaligen Zu-

lieferbetrieben innerhalb und außerhalb des Kombinats sollte die sukzessive Modernisierung des sächsischen Automobilbaus und damit die Sicherung dieses Teils der DDR-eigenen Automobilindustrie erreicht werden. Auch wenn hier - wie bekannt - durchaus nicht alle Blümenträume - vor allem der "Altwerke" - reiften, waren doch für einzelne Bereiche, auch der Teilefertigung, wichtige Grundlagen gelegt, auf denen aufgebaut werden konnte. Insofern stellte sich die Situation von Anfang an etwas positiver dar als in Thüringen.

(2) Mit der politischen Einigung, den damit verbundenen radikalen Marktveränderungen und den sich schnell abzeichnenden neuen Investitionsmöglichkeiten änderte der Volkswagen-Konzern seine Investitionsstrategie bezüglich des Standorts Sachsen. Zielsetzung waren nun nicht länger die sukzessive Modernisierung und der Ausbau des Vorhandenen (unter Beteiligung der "Altwerke"), sondern die Neuerrichtung eines kompletten Werkes zur PKW-Fertigung (Mosel 2) und der Neubau eines Motorenwerkes.

Diese Entscheidung hatte - wie schon ausgeführt - für die Überlebensperspektive der alten IFA-Werke weitreichende Konsequenzen. Zwar konnten die zuvor bereits modernisierten Produktionsstätten in Mosel (Mosel 1) und Chemnitz in die Ausbauplanungen einbezogen werden, für den alten Kern der sächsischen Automobilwerke in Zwickau und somit für die Mehrheit der Beschäftigten bedeutete dies jedoch letztendlich das "Aus", das mit der Einstellung der Trabant-Fertigung zum 31.3.1991 und der Liquidation der IFA PKW AG zum 1.3.1993 endgültig vollzogen wurde.

Bereits nach Einstellung der Trabant-Fertigung wurde versucht, ähnlich wie in Eisenach, durch Segmentierung und Ausgliederung von Fertigungsbereichen, durch ihre betriebsförmige Organisation unter der "Obhut" der Treuhand-Anstalt und durch angestrebte Privatisierungen Teile der vormaligen Fertigung und damit Beschäftigungsmöglichkeiten zumindest für einen Teil der ehemaligen IFA-Belegschaft zu sichern. Auch wenn auf diese Weise auf dem ehemaligen Gelände der Sachsenringwerke einige Betriebe als Zulieferer tätig werden konnten (und hier nicht so sehr als potentielle Direktlieferanten für das - künftige - VW-Werk, sondern vielmehr als Sublieferant für Systemlieferanten), so blieb doch für einen Großteil der Beschäftigten, soweit sie nicht durch andere arbeitsmarktpolitische Maßnahmen vorübergehend oder auf Dauer aus dem aktiven Erwerbsleben ausschieden, nur der Weg in die Arbeitslosigkeit.

(3) Bezogen auf diese Arbeitslosigkeit in der Automobilregion Zwickau wurden allerdings in Sachsen deutlichere Akzente in den beschäftigungs-

politischen Maßnahmen gesetzt als in Thüringen. Bereits im Juli 1991, also kurz nach der Einstellung der Trabant-Fertigung und nachdem schnell erkennbar wurde, daß sich die Privatisierungsprozesse schwieriger gestalten würden, als dies zunächst erwartet worden war, wurde - hervorgehend aus den Sachsenring Automobilwerken - die Sächsische Aufbau- und Qualifizierungsgesellschaft (SAQ) gegründet. Ziel war es, innerhalb von vier Jahren für 3.600 Arbeitslose eine Beschäftigungs- und Qualifizierungsmöglichkeit zu schaffen. Hierfür wurden von der Treuhand-Anstalt, dem Land Sachsen und aus zusätzlichen Finanzmitteln des Bundes und der EU 220 Mio. DM zur Verfügung gestellt (Walker 1994, S. 25).

Entsprechende Bemühungen in Eisenach zur Gründung und Durchführung einer Beschäftigungsgesellschaft waren nach unserer Einschätzung bei weitem nicht so weitreichend, auch wenn zunächst die Ankündigungen auf vergleichbare Größenordnungen zielten (vgl. die Chronologie im Anhang). Dies gilt sowohl in bezug auf die Finanzierung (eine Treuhand-Beteiligung wurde aus Gründen der Wettbewerbsverzerrung abgelehnt) als auch in bezug auf die Zahl der Personen (etwa 350 zu besetzenden Stellen für befristete Beschäftigungs- und Weiterbildungsmaßnahmen standen etwa 800 interessierte Personen gegenüber), den Beginn (1.1.1992) und der Laufzeit der Maßnahme (voraussichtliches Ende 31.12.1994). Nach unseren Recherchen erfuhr die Eisenacher Beschäftigungsgesellschaft auch bei weitem nicht die politische Unterstützung, auf die die sächsische aufbauen konnte. Zum einen wurde sie vom örtlichen Handwerk als mögliche Konkurrenz argwöhnisch beobachtet, was in den regionalpolitischen Institutionen und deren Einsatz für die neue Einrichtung durchaus einen gewissen Niederschlag fand. Zum anderen hatte das wichtigste größere Unternehmen am Ort durch die Gründung des Bildungswerkes Eisenach, über das es seine Weiterbildungsmaßnahmen abwickelte, kein ureigenes Interesse an der Existenz, der Ausstattung und Qualität der Beschäftigungsgesellschaft. Der extrem hohe Anteil älterer (70 % der Teilnehmer waren über 50 Jahre alt) und weiblicher Arbeitskräfte läßt zudem die Vermutung zu, daß diese Einrichtung eher einen allmählichen, "sozialverträglichen" Übergang in den (Vor-)Ruhestand ermöglichen sollte.

In der sächsischen Alternative hingegen schien es - neben der kurzfristigen Beschäftigungssicherung - durch ihren Umfang und durch ihre zeitliche Dimensionierung auch möglich zu sein, während der Zeit des sukzessiven Um- und Ausbaus des Standorts qualifizierte Arbeitskräfte in der Region zu binden und auf neue Aufgaben vorzubereiten. Inwieweit hier die zeitlichen Streckungen der Investitionsvorhaben und deren Folgewirkungen auch für Tempo und Ausmaß der Ausweitung des Zulieferbereichs solchen

Überlegungen zuwidergelaufen sind, läßt sich an dieser Stelle nicht definitiv beantworten. Die optimistischen Erwartungen sind hier jedenfalls einer gewissen Skepsis gewichen: "Die entscheidende Frage für die Zukunft aber wird sein, ob die gegenwärtig in der Beschäftigungsgesellschaft untergebrachten Erwerbstätigen nach Abschluß ihrer Fortbildungsmaßnahmen einen Arbeitsplatz finden werden, d.h., ob dann genügend neue Unternehmen und ausreichend viele Arbeitsplätze in der Region entstanden sein werden" (ebd.).

(4) Bezüglich der Entwicklung neuer Zulieferstrukturen und der Einbindung regional angesiedelter Zulieferunternehmen in das Zuliefernetz der sächsischen Werke des Volkswagen Konzerns zeigt sich im Vergleich zu Eisenach ein durchaus ambivalentes Bild: Einerseits ist es gelungen, relativ frühzeitig eine im Vergleich zum Opel-Standort Eisenach größere Zahl von Zulieferbetrieben, über die im einzelnen noch zu reden sein wird, in der Region zu etablieren. Auf der anderen Seite sind aber auch hier die bislang realisierten regionalen Beziehungen deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Insgesamt sind damit auch, bedingt durch die faktisch erreichte Zahl und die dimensionale Auslegung der Betriebe (Kapazitäten, Funktionsbereiche u.ä.), die regionalen Beschäftigungseffekte niedriger ausgefallen, als ursprünglich gehofft wurde. Auf diese Ambivalenz der Entwicklung soll nun kurz eingegangen werden. Dabei sollen zunächst jene Faktoren beleuchtet werden, die den Aufbau regionaler Zulieferstrukturen begünstigt haben.

(a) Sowohl in bezug auf den angestrebten **Produktionsausstoß**⁵ als auch in bezug auf die in Sachsen anzusiedelnden bzw. zu haltenden **Fertigungsbereiche** (Motorenfertigung einerseits, Preßwerk, Rohbau, Lackiererei und Montage andererseits) bewegten sich die Auf- und Ausbaupläne des Volkswagen-Konzerns in weit größeren Dimensionen als die der Adam Opel AG bezüglich Eisenach. Dies hatte unmittelbare Auswirkungen auf die Art und das **zu erwartende Volumen der potentiellen Zulieferung**.

5 Im Gegensatz zum Opel-Standort Eisenach, dessen Produktionszahlen primär an der erwarteten Entwicklung des ostdeutschen Marktes orientiert waren, hatte VW bei seinen ursprünglichen Planungen den gesamten Ostmarkt im Auge. Während Opel deshalb als Fixpunkt einen Produktionsausstoß von etwa 150.000 Fahrzeugen pro Jahr ins Auge faßte (vgl. die Chronologie im Anhang), plante VW in Größenordnungen von etwa 250.000 Einheiten pro Jahr ab 1994 - zunächst noch bezogen auf den Polo (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 27.6.1990), später dann bezogen auf die neue Ausführung des Golf (A3). Noch im September 1992 wurde in öffentlichen Verlautbarungen an diesen Planzahlen festgehalten (vgl. MA vom 29.9.1992 "Mihr: Mosel ungefährdet"). Aber bereits im November wurden erste Zweifel an der plangerechten Durchführung des Auf- und Ausbaus des Werkes in Mosel publik (vgl. MA vom 24.11.1992 "VW-Investitionen gefährdet?"), die sich dann durch die bereits erwähnten Korrekturen im Zeitablauf bestätigten.

Auch wenn zwischenzeitlich die Aufbaugeschwindigkeit den veränderten Absatzchancen entsprechend deutlich gedrosselt und die Produktionskennziffern zunächst nach unten korrigiert worden sind, so blieb die generelle Stoßrichtung nach wie vor unverändert. Zulieferunternehmen konnten sich von daher - zumindest mittel- und langfristig - günstige Absatzchancen versprechen.

Insbesondere angesichts der angestrebten Produktionszahlen war klar, daß das erwartete Volumen der Zukaufteile - trotz genereller Überkapazitäten in der Zulieferindustrie - **nicht aus bestehenden Zulieferstandorten** ohne Ausbau der Zulieferkapazitäten würde bewältigt werden können. Hinzu kam die Absicht, in Sachsen eine Fertigung aufzubauen, die sich ganz auf das Kerngeschäft der Automobilproduktion zurückzieht und damit bei einer extrem reduzierten Fertigungstiefe von angestrebten 25 % bis 30 % (Wolfsburg etwa 45 %) stark auf externe Lieferungen und Dienstleistungen angewiesen ist.⁶ Dabei sahen schon die Planungen vor, daß für das Werk Mosel 2 etwa 50 % der Zukaufteile im Rahmen von JIT(Just-in-time)-Lieferungen bezogen werden sollen. Beides zusammengekommen bedeutet die Notwendigkeit, Zulieferkapazitäten in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Werk aus- und aufzubauen. Bezüglich der Teile, bei denen dies nicht möglich oder notwendig ist, sollten diese in Sequenz der Fahrzeugfertigung aus einem örtlichen Versorgungszentrum angeliefert werden können.

(b) Auch die Tatsache, daß über die **Planungen** und sukzessiven Ausbauphasen hinweg an dem **frühzeitig** festgelegten Produkt (Golf A3) festgehalten wurde, gab den Zulieferern bzw. potentiellen Interessenten nicht nur **Planungssicherheit**, sondern auch eine verbesserte Chance, sich auf die besonderen Anforderungen dieses Produkts und auf die Bedingungen seiner Fertigung einzustellen. Hier hat sich ja die vergleichsweise kurzfristige Umstellung der Produktion in Eisenach vom Astra auf den Corsa für die regionale Zulieferindustrie und ihre Möglichkeiten der Anpassung eher negativ ausgewirkt. Die Entscheidung der Adam Opel AG, in Eisenach eine bezüglich der Ausstattungsmerkmale und Variantenvielfalt vergleichsweise "abgespeckte" Variante ihres Kleinwagenmodells Corsa zu fertigen, hatte zur Folge, daß zur raschen Umsetzung dieser Entscheidung, aber auch aus Kostengründen weitgehend auf die in Spanien aufgebauten Zulieferstrukturen zurückgegriffen werden konnte und auch zurückgegriffen wurde. Da-

6 Die Planungen für 1994/95 sahen vor, daß der Eigenfertigungsanteil im neuen Werk Mosel 2 bei 29 % liegen sollte; 25 % der Wertschöpfung sollten von lokalen Zulieferbetrieben erbracht werden. Lieferungen aus dem Konzernverbund sollten einen Wertschöpfungsanteil von 9 %, aus sonstigen Lieferbeziehungen einen von 37 % haben (vgl. Meißner 1993, S. 188).

durch wurde die an sich schon gegebene geringe Beschaffungsautonomie⁷ zusätzlich eingeschränkt. Neben der Einbeziehung der gezielt zur Ansiedlung bewogenen Systemhersteller, deren Einbaumodule just-in-time angeliefert werden sollten, hatten regionale Zulieferer praktisch kaum eine Chance, hier kurzfristig in einen erfolversprechenden Wettbewerb einzutreten (siehe dazu Kap. IV).

Gegenüber dieser Situation verfügt das VW-Werk in Mosel nicht nur generell über eine höhere Beschaffungsautonomie,⁸ es ist a priori auch viel weniger eingebunden in modellbezogen bereits festgezurte Lieferbindungen. Zudem war relativ schnell klar, daß es angesichts der geplanten Stückzahlen nicht ausreichen würde, einfach bestehende Lieferströme auszubauen und nach Sachsen "umzuleiten" bzw. "abzuzweigen". Vielmehr wurde von Beginn der Planungen an der Aufbau neuer Kapazitäten "vor Ort" als erforderlich erachtet.

Allerdings bedeutet dies nicht, so haben die Entwicklungen gezeigt, daß die erforderlichen neuen Zulieferkapazitäten nun in einem "offenen" Raum, auf der Basis eines "offenen" Aushandlungsprozesses geschaffen wurden, in dem auch potentielle östliche Anbieter vergleichbar gute Ausgangschancen hatten. Natürlich wurde auch hier zuerst und vor allem mit den eingeführten Zulieferunternehmen der westlichen Werke verhandelt. Dies führte aber nicht nur dazu, daß aus den bestehenden Standorten Teile nach Sachsen geliefert werden sollten, sondern vielmehr dazu, daß insbesondere die Systemlieferanten verstärkt veranlaßt wurden, Zweigwerke in der Region Zwickau zu etablieren (durch Übernahme oder Neugründung) und bei dem Bezug ihrer Teile nach Möglichkeit auf die Angebote regionaler oder zumindest ostdeutscher Sublieferanten zurückzugreifen.

(c) Schon bevor die weitreichenden Planungen des Volkswagen-Konzerns in Angriff genommen wurden, waren deshalb - damals noch in Kooperation mit der IFA PKW GmbH - die Bemühungen verstärkt worden, die ostdeut-

7 Für das Opel-Werk in Eisenach gilt, daß alle wichtigen Unternehmensfunktionen, die nicht unmittelbar auf die örtlichen Fertigungs- und Montageprozesse gerichtet sind, zentral (hierarchisch aufsteigend: von Rüsselsheim, Zürich oder Detroit) wahrgenommen werden. Für das Werk in Eisenach bedeutet dies eine starke Einschränkung seines strategischen Handlungsspielraums, insbesondere auch bezüglich der Auswahl seiner Zulieferunternehmen.

8 Im Gegensatz zum Opel-Werk in Eisenach handelt es sich bei dem geplanten und inzwischen realisierten Werk der Volkswagen AG in Zwickau um eine fast "klassische" Werksneugründung. Abgesehen von bestimmten Funktionen, die - wie es auch für die anderen Zweigwerke gilt - in Wolfsburg zentralisiert sind (etwa die zentrale Verwaltung, das zentrale Marketing, FuE), verfügt die Volkswagen Sachsen GmbH über eine vergleichsweise hohe Autonomie, und zwar nicht nur bei der Gestaltung der internen Prozesse, sondern auch bezüglich der Beziehungen zu seinen Lieferanten.

schen Zulieferer in die Lage zu versetzen, den mit der Modernisierung der Automobilwerke in Mosel einhergehenden veränderten Anforderungen besser gerecht werden zu können. Bereits im ersten Halbjahr 1990 wurden Lieferantentreffen initiiert, bei denen 109 etablierte VW-Lieferanten mit 73 Betrieben der ehemaligen DDR über Möglichkeiten der Gründung von Gemeinschaftsunternehmen, der Lizenzvergaben oder der Firmenneugründungen berieten. Auf diese Weise sollte nicht nur ein Know-how-Transfer in die Wege geleitet werden, sondern auch versucht werden, bestehende Strukturen einzubinden oder besser, deren Potentiale einer selektiven Nutzung zuzuführen (und darüber auch Beschäftigung zu sichern). Im Oktober 1990 wurde auch formell in einer Grundsatzvereinbarung zwischen dem Volkswagenkonzern, der Treuhand-Anstalt und der IFA PKW AG das Ziel für VW in Sachsen festgelegt, "in Zusammenarbeit mit der IFA-PKW-Firmengruppe eine leistungsfähige, in die internationale Arbeitsteilung eingebundene Automobilindustrie und Zulieferindustrie im Umkreis von etwa 50 km aufzubauen, um auf dem weltweiten Automobilmarkt preislich und technologisch konkurrenzfähige Fahrzeuge zu produzieren" (Walker 1994, S. 12, Fußnote 11).

Diese Bemühungen, und zwar sowohl bezogen auf den Standort Mosel als auch auf den Standort Chemnitz, wurden in der Folgezeit, parallel zu den Ausbauplanungen, fortgeführt und durch eine enge Zusammenarbeit mit Landratsämtern, Gemeindevertretungen und anderen öffentlichen Institutionen unterstützt. Gebündelt wurden diese Aktivitäten durch die Gründung regionaler Arbeitsgruppen (bestehend aus Vertretern des Regierungspräsidiums Chemnitz, der betroffenen Landkreise, Städte und Gemeinden, der sächsischen Landesentwicklungsgesellschaft, von Umwelt- und Straßenbauämtern u.ä.). Diese richteten sich in ihren wöchentlichen Arbeitstreffen zwar primär auf die Koordinierung und beschleunigte Abwicklung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und Genehmigungsverfahren, sie bildeten zugleich aber auch die Basis für die Etablierung regionaler Konsultationszentren an beiden Standorten, die parallel und in Zusammenarbeit mit den regionalen Arbeitsgruppen für interessierte Zuliefer- und Dienstleistungsunternehmen (aber auch andere Interessenten) Beratungsleistungen erbringen und Kontakte herstellen sollten.

Diese Aktivitäten dokumentieren, daß das Interesse sowohl der Hersteller als auch der landes- und regionalpolitischen Institutionen - jenseits der politischen Absichtserklärungen - auf ein wesentlich breiteres Engagement am sächsischen Standort gerichtet gewesen ist, als dies bei Opel in Eisenach der Fall war. Auch die Möglichkeit der Einbindung regionaler Zulieferungen wurde von Anfang an stärker forciert und politisch gestützt. Inwieweit dies

- neben der sachlichen Notwendigkeit und der anderen die Entscheidung begünstigenden Faktoren - auch auf einer stärker politisch gestützten Motivation basierte, also auf einer politischen Verantwortlichkeit des größten deutschen Automobilherstellers für die Sicherung eines traditionellen deutschen Automobilstandorts, zu dem - zumindest über die Person des damaligen Vorstandsvorsitzenden des VW-Konzerns - auch historisch gewachsene Interessen und Bindungen bestanden, läßt sich im einzelnen nicht nachprüfen. Diesbezügliche Verlautbarungen bestärken jedoch diese Vermutung.

(d) Neben den ideellen Faktoren sind sicherlich jedoch auch die großzügig sowohl vom Bund als auch vom Land in Aussicht gestellten und gewährten Investitionszuschüsse⁹ und auch die in vielen Problemfeldern wirksame unbürokratische Hilfe bei der Abwicklung der erforderlichen Prozesse, die sich zudem nicht nur auf den Hersteller beschränkte, wichtige Promotionsfaktoren gewesen.

(e) Die interessierten Zulieferunternehmen aus dem Westen, insbesondere jene, die über langjährige Beziehungen zum VW-Konzern verfügten, fanden nun in den Baulichkeiten, zum Teil auch in den Betriebs- und Fertigungsstrukturen, die partiell schon zu DDR-Zeiten modernisiert worden waren,¹⁰ in den alten oder neu erschlossenen Gewerbeflächen und vor allem in dem großen Reservoir gut ausgebildeter Arbeitskräfte gute Bedingungen vor. Insbesondere jene ostdeutschen Zulieferbetriebe, die bereits vor den Wende unter Nutzung von Know-how aus Westunternehmen geliefert hatten, besaßen für Westinvestoren eine hohe Attraktivität. Breite Qualifizierungsmaßnahmen, etwa auch im Rahmen der Arbeiten der Sächsischen Qualifizierungsgesellschaft, die nicht nur auf die Anforderungen des Herstellers ausgerichtet waren, erleichterte zudem die erforderliche Anpassung der in ihren automobilbezogenen Grundqualifikationen hervorragend ausgebildeten Arbeitskräfte.

(5) Somit lassen sich die unseres Erachtens wichtigsten - weitgehend durch die Produktionsstrategien des Herstellers bestimmten - Faktoren, die von Beginn der Planungen an die Einbindung regional verankerter Zulieferbetriebe begünstigt haben, kurz zusammenfassen. Es sind dies:

9 Bereits vor der endgültigen Entscheidung von VW für den Standort wurden vom Bund 1,5 Mrd. DM und vom Land 55 Mio. DM in Aussicht gestellt.

10 Wie in Kapitel I ausgeführt wurde, waren ja insbesondere die sächsischen Werke des IFA-Kombinats "Nutznießer" des in den 80er Jahren aufgelegten Modernisierungsprogramms für die DDR-Automobilindustrie. Zwar brachte dies vor allem für den Automobilhersteller gewisse Anfangsvorteile durch die Einbeziehung der Fertigungsanlagen Mosel 1, Motorenbau Chemnitz und Zylinderkopffertigung in Eisenach. Doch auch hierauf bezogene Zulieferbereiche (im, aber auch außerhalb des Kombinatverbundes) konnten partiell davon profitieren.

- die geplante Auslegung der Produktionskapazitäten, der beabsichtige Produktionsausstoß,
- die "Breite" der Fertigung (in Verbund mit der Reduzierung der Fertigungstiefe),
- die höhere Autonomie bei der Beschaffung,
- der geplante hohe Anteil von Zulieferkomponenten, die eine Just-in-time-Anbindung "vor Ort" erforderlich machen,
- eine geringere Einbindung in einen bestehenden internationalen Lieferverbund (als bei der Corsa-Produktion),
- eine vergleichsweise lange und frühzeitig einsetzende Planungsphase, die sich auch auf die Möglichkeiten der Einbindung örtlicher Zulieferer erstreckte,
- möglicherweise die zunächst noch höhere "politische" Bindung an "deutsche" Zulieferer, verbunden mit einem generell höheren Anteil deutscher Zulieferer; d.h. auch möglicherweise die noch vergleichsweise geringere Bedeutung des "global sourcing"¹¹

(6) In einer Zwischenbilanz, die sich auf den Beginn des Jahres 1993 bezieht (vgl. Automobil-Produktion 1993), wird deutlich: Bis zu diesem Zeitpunkt verfügte die VW AG insgesamt über Lieferbeziehungen zu 87 Firmen in den neuen Bundesländern. In diesen Unternehmen waren 11.500 Personen beschäftigt. Das Einkaufsvolumen betrug 1992 1,7 Mrd. DM. Der Großteil der Zulieferer hatte seinen Standort in Sachsen (45) und Thüringen (24). Diese Unternehmen belieferten neben den VW-Werken Mosel 1 und Chemnitz auch andere Standorte des Konzerns in Westdeutschland und Europa (Skoda und Seat).

Das Werk in Mosel (Mosel 1) wurde Mitte 1992 mit dem Anlaufen der Golf-A3-Fertigung von etwa 60 Standorten aus den neuen Bundesländern beliefert. Das Einkaufsvolumen von VW Sachsen für Lieferungen und Dienstleistungen betrug 1992 40 Mio. DM, davon entfielen 8 Mio. DM auf Dienstleistungen (1991 16 Mio. DM insgesamt, davon 4 Mio. DM für Dienstleistungen).

11 Nicht zuletzt der spektakuläre Wechsel des obersten Einkaufsmanagers der Adam Opel AG, I. Lopez, und seiner Mitarbeiter zum Volkswagen-Konzern läßt jedoch in dieser Hinsicht auf eine deutliche Kurskorrektur schließen, mit bislang noch nicht absehbaren Konsequenzen für die (ost)deutschen Zulieferunternehmen.

Der überwiegende Anteil der Zulieferteile für den Golf A3 wird über 21 Just-in-time-and-sequency-Lieferprojekte bereitgestellt: Acht Lieferungen erfolgen direkt von regional in unmittelbarer Nähe (bis 10 km) angesiedelten Systemlieferanten; die restlichen 13 erfolgen über das Versorgungslager in Glauchau mit Spediteur, davon vier aus dem Konzernverbund (Meißner 1993, S. 188 f.).

Die acht Systemhersteller liefern komplettmontierte Einbaumodule (Sitze, Kompletträder, Tür- und Seitenverkleidung, Frontend, Schalldämpferanlagen, Gelenkwellen, Instrumententafel, Hilfsrahmen mit Motorenträger). Es handelt sich bei ihnen (bis auf einen) um Zweigwerke westlicher Unternehmen, die auf dem Gelände von ehemaligen Zulieferbetrieben oder des ehemaligen Finalproduzenten errichtet wurden. Dabei übernahmen sie in der Regel nur einen Bruchteil der vormals Beschäftigten. Von daher wurden im wesentlichen keine neuen Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen, sondern bestehende, jedoch auf wesentlich niedrigerem Niveau gehalten. Insgesamt geht man von einer Beschäftigtenzahl bei den Systemlieferanten und dem Versorgungszentrum von etwa 500 aus (Meißner 1993, S. 192).

Die Mehrzahl der VW-Zulieferer - und dies gilt besonders für die avancierten Systemlieferanten - haben, ebenso wie die wenigen Direktlieferanten des Opel-Werkes in Eisenach, nicht an bestehenden Strukturen (ehemaliger Kombinatbetriebe) angesetzt und diese - modernisierend - weiterentwickelt. Vielmehr wurden völlig neue, den strategischen Vorgaben/Optionen der Abnehmer und der westlichen Zentralen entsprechende Strukturen (Stichwort: Lean Production; JIT-Lieferbeziehungen) - wenn auch sukzessive und dem Auf- und Ausbau des VW-Werkes folgend - aufgebaut. Dabei hat man sich jedoch auch hier der jeweiligen Gegebenheiten (Grund und Boden, z.T. Gebäude, Arbeitskräfte, Subventionsmöglichkeiten usw.) selektiv bedient.

(7) Auch wenn insgesamt von einer stärkeren Einbeziehung regionaler und ostdeutscher Zulieferer in das Zuliefernetz der Volkswagen AG und des neuen Werkes in Mosel ausgegangen werden kann, so hat doch auch hier die Tatsache, daß es sich, insbesondere bei den Systemlieferanten oder auch den Betrieben mit einem differenzierten Produkt- und Leistungsspektrum, im wesentlichen um Zweigwerke westlicher Zulieferunternehmen handelt, gewisse, für die Entwicklung des Automobilstandorts Sachsen nicht unproblematische Konsequenzen.

(a) Die sich in der Regel mit dem Status eines Systemlieferanten verbindenden besonderen betrieblichen Strukturen und Leistungen (avancierte

FuE-Abteilung durch Simultaneous Engineering, Entwicklung eines komplexen logistischen und qualitätssicherungsbezogenen Know-hows und Übernahme entsprechender Verantwortung, Aufbau einer differenzierten Beziehungsstruktur zu Sublieferanten und Aufbau einer diesen Anforderungen entsprechenden Personalstruktur) treffen nur in rudimentärster Form auf diese Betriebe zu. Wichtige, diese Leistungen abdeckende Funktionen bleiben vielmehr in den Unternehmenszentralen konzentriert.

(b) Durch die Einsparung dieser (aber auch noch anderer) Funktionen (wie etwa allgemeiner Verwaltungsfunktionen) bieten diese Betriebe generell vergleichsweise wenige Beschäftigungsmöglichkeiten. Die Zahl der Beschäftigten der acht Systemlieferanten liegt beispielsweise nach Walker zwischen zehn und 135 (Walker 1994, S. 17). Zudem prägt dies die vorherrschende Qualifikationsstruktur der Belegschaften. Höhere kaufmännische und technische Qualifikationen (etwa für mittlere und obere Führungs- oder Sachbearbeitungsfunktionen) werden im Vergleich etwa zu den Stammbetrieben nur wenig genutzt. In der Fertigung (vorwiegend Montage) herrschen bei gleichwohl überwiegendem Facharbeiteranteil Angelern-tätigkeiten vor. Innerbetriebliche Aufstiegsmöglichkeiten sind begrenzt.

(c) Als Zweigwerke mit vergleichsweise geringem Handlungsspielraum bleiben die ostdeutschen Betriebe und damit der Standort selbst weitgehend abhängig von den strategischen Entscheidungen und Vorgaben der Zentralen. Diese wiederum werden zunehmend von den Standort- und Global-sourcing-Strategien der Automobilhersteller bestimmt. Von daher bleibt auch die Lage der Beschäftigten in der sächsischen Zulieferindustrie prekär, zumal die an den östlichen Landesgrenzen anrainenden Länder mit niedrigeren Lohnkosten und Labor-Standards in eine wachsende Standortkonkurrenz treten. Generell ist schon jetzt eine Verlagerung von Fertigungsbereichen der Zulieferindustrie in die angrenzenden Länder zu registrieren. Zwar dürften sich die System- und Komponentenhersteller mit enger JIT-Anbindung an die VW-Werke in Sachsen als Unternehmen besser halten als einfache Teilelieferanten - hier bieten das Interesse der Abnehmer an längerfristig angelegten Beziehungen auf der Basis vertraglicher Regelungen und stattfindendem Know-how-Transfer und die Tatsache, daß es sich um vergleichsweise kapitalintensive Betriebe mit größerem Technikpotential handelt, das einen gewissen "Rigiditätsfaktor" (Hessinger) darstellt, einen gewissen "Schutz". Dennoch sind die Belegschaften auch dieser Zulieferer von potentialen Verlagerungen von Teilen der Fertigung in die angrenzenden Länder bedroht.

(8) Nach den bislang vorliegenden Befunden (vgl. etwa Belau, Schreiber 1995) bleibt auch in Sachsen für die Mehrheit der eigenständigen und aus ehemaligen DDR- Betrieben hervorgegangenen Zulieferunternehmen primär der Weg in den Sublieferantenstatus (als Produzent von Einfach-/Massenteilen, Nischen- oder Spezialprodukten u.ä.). Für Einfachproduzenten mit hohem Anteil manueller Tätigkeit gilt jedoch ganz besonders die Gefährdung durch konkurrierende Unternehmen in den angrenzenden Ländern.

(9) **Fazit:** Das Engagement des Volkswagen-Konzerns in Sachsen war sowohl bezüglich der hier zu etablierenden Fertigungsbereiche als auch bezüglich des geplanten Produktionsvolumens deutlich umfassender als das der Adam Opel AG in Thüringen. Von daher stellte es den Arbeitskräften der sächsischen Automobilindustrie auch ein deutlich größeres Beschäftigungsvolumen in Aussicht.¹²

Insgesamt wurde und wird auch eine größere Zahl ostdeutscher Zulieferbetriebe in das Zuliefernetz der Volkswagen AG eingebunden. Diese beliefern nicht nur westdeutsche und andere europäische Standorte, sondern in ihrer Mehrheit auch die neuen Fertigungsstätten in Mosel und Chemnitz. Dabei ist die Zahl der regionalen, in unmittelbarer Nachbarschaft angesiedelten Betriebe (Systemlieferanten) deutlich höher als in Eisenach. Allerdings sind diese (ebenso wie die Systemlieferanten vor den Toren des Opel-Werkes) bislang in ihren Absatzmöglichkeiten so gut wie ausschließlich von den Entwicklungen der ostdeutschen Automobilwerke abhängig.

Regional- und landespolitisch flankierende Aktivitäten waren von Beginn der Planungen an umfassender und systematischer auf die Entwicklung des Automobilstandorts bezogen. Dabei spielten auch die Bemühungen um eine verstärkte Einbeziehung ostdeutscher Zulieferbetriebe eine wichtige Rolle.

Das Qualifizierungs- und Beschäftigungsprogramm für die Automobilregion Zwickau war sicherlich breiter angelegt und nicht so eindeutig auf die Erfordernisse des Automobilherstellers ausgerichtet.

Trotz dieser vergleichsweise positiveren Bilanz verbinden sich aber auch mit den Entwicklungsverläufen in Sachsen problematische Aspekte. Auch hier konnten die hochgespannten Erwartungen bislang nicht oder nur zum Teil erfüllt werden. Die mit den Neuinvestitionen in Chemnitz und Mosel

12 Im Frühjahr 1993 waren in Mosel 2.600 Arbeitskräfte beschäftigt (bei insgesamt 9.100 Bewerbungen), im Motorenwerk in Chemnitz 600.

anvisierten Beschäftigtenzahlen von etwa 35.000 in den VW-Werken und bei den Zulieferern und Dienstleistungsunternehmen waren (wie auch in Eisenach) weit überzogen. Zwar läßt die höhere Anzahl der für VW (nicht nur in Sachsen, sondern auch in Thüringen) tätigen Zulieferer und auch die Zahl der in den VW-Werken selbst Beschäftigten darauf schließen, daß durch die Investitionen des Volkswagen-Konzerns insgesamt mehr (produktive) Arbeitsplätze in den neuen Ländern geschaffen worden sind als durch die Investitionen der Adam Opel AG in Eisenach, dennoch bleiben die Zahlen letztendlich weit hinter den Erwartungen zurück. "Nicht nur die Ansiedlung von Automobilzulieferbetrieben ist bis heute hinter den Erwartungen der regionalpolitischen Akteure zurückgeblieben, sondern auch gewerbliche Betriebe aus anderen Branchen sind bisher in der Minderheit. (...) Auch die Hoffnungen auf den Ausbau des Dienstleistungssektors haben sich bisher nicht erfüllt" (Walker 1994, S. 26).

Die entgegen den Planungen zeitlich verschobenen Termine der Inbetriebnahme neuer Fertigungsbereiche des Endfertigers (Fertigstellung der Lackiererei und der neuen Montagehalle 1997 statt 1994, des Motorenwerkes in Chemnitz 1996) haben den Aufbauprozeß insgesamt gebremst. Dies hat nicht nur negative Beschäftigungseffekte beim Automobilhersteller, sondern auch bei den Zulieferern insbesondere der Region. Diese haben bislang bei ihren Ausbauplanungen mit Zurückhaltung reagiert und ihre Investitionsvorhaben deutlich reduziert. Ob sich dies in der Zukunft ändert, muß offen bleiben. Insbesondere ist fraglich, ob und inwieweit vor allem die privatisierten "Altbetriebe" in der Zwischenzeit genügend alternative Absatzmöglichkeiten gefunden haben, um zumindest die zeitliche Durststrecke überstehen zu können. Des weiteren ist offen, ob bis zum Zeitpunkt des endgültigen Ausbaus der VW-Kapazitäten die globalisierten Zuliefermärkte nicht anderweitige, günstigere Lieferkonditionen bereitstellen, die dann genutzt werden können.

Problematisch ist auch, daß es sich bei den avancierteren Zulieferbetrieben (insbesondere Systemlieferanten) in ihrer Mehrheit um Zweigwerke westlicher Unternehmen handelt, die als vorwiegend Montagebetriebe primär den Status verlängerter Werkbänke einnehmen. Ihre Position bleibt prekär. Aber auch die Mehrheit der privatisierten "Altbetriebe" bleibt aufgrund ihrer Produkt- und Absatzstrukturen (vorwiegend Einfach- und Massenteile, Nischenprodukte, Sublieferanten) latent durch Entwicklungen in globalisierten Zuliefernetzen strukturell gefährdet.

Problematisch bleibt auch, daß durch die weitgehende Konzentration zentraler Unternehmensfunktionen (Marketing, FuE) in den westlichen Un-

ternehmenszentralen (dies gilt für den Automobilhersteller und für die Systemlieferanten gleichermaßen) der Anteil hochqualifizierter Tätigkeiten in den "Ost"-Betrieben gering ist und bleibt. Verstärkt wird dieser Sachverhalt durch die - in vielen Fällen modellhafte - Umsetzung neuer Rationalisierungsstrategien, die im Zuge der "Verschlankung" auch von produktionsbezogenen Leitungs- und Steuerungsfunktionen zu einer weiteren "Ausdünnung" von Personal in qualifikationsintensiven Unternehmensbereichen führt. "Forschungs- und Entwicklungskapazitäten finden sich in einzelnen selbständigen Ingenieurbüros, aber nicht als Abteilungen in gewerblichen Betrieben. Vor allem das Ausbleiben von Betrieben mit FuE-Abteilungen dürfte nachhaltige negative Folgen in Form von Abwanderungen von Beschäftigten mit entsprechenden Qualifikationen haben (ebd.). Ebenso dürfte der bislang zu registrierende überwiegend unterqualifizierte Einsatz hochqualifizierter Produktionsarbeiter aus der ehemaligen Automobilproduktion Sachsens problematische arbeitsmarktpolitische Effekte zeitigen.

3.2 Initiativen der alten Bundesländer zur Sicherung regionaler Zulieferstrukturen - ein Vorbild?

(1) In fast allen alten Bundesländern sind in den letzten Jahren von den jeweiligen Regierungen - zumeist im Rahmen umfassenderer Regionalentwicklungsprogramme - Länderinitiativen in die Wege geleitet und umgesetzt worden, die sich gezielt auf die Verbesserung der Lage der heimischen Automobilzulieferindustrie richten. Diese Initiativen versuchen, einer Entwicklung entgegenzusteuern, von der in besonderer Weise kleine und mittlere Unternehmen dieses Industriebereiches betroffen sind: Angesichts der Globalisierung der Einkaufsstrategien der Hersteller, der sich dramatisch verändernden inhaltlichen Anforderungen an die Zulieferer und angesichts des weltweit zunehmenden Konkurrenz- und Kostendrucks geraten Zulieferunternehmen zunehmend in Schwierigkeiten, sich im Wettbewerb behaupten zu können. Konkurse, Auslagerung von Produktionsbereichen in Länder mit niedrigeren Kosten und Labor-Standards und damit Abbau heimischer Arbeitsplätze sowie Konzentrationsprozesse durch Betriebsübernahmen oder Fusionen sind Ergebnis dieser Entwicklung.

Diese Initiativen spiegeln auch die wachsende Einsicht der verantwortlichen Akteure in Wirtschaft und Politik wider, daß mit dem traditionellen Instrumentarium der klassischen Wirtschafts- und Förderpolitik allein diese Entwicklung kaum noch aufzuhalten sein wird. Die neuen Initiativen und Programme sind deshalb vor allem darauf gerichtet, durch gezielte Fördermaßnahmen die Kräfte der Zulieferunternehmen zu stärken und zu bün-

deln und bislang brachliegende Potentiale dieser Unternehmen und ihrer Beschäftigten zu erschließen.

Insbesondere durch die Initiierung **unternehmensübergreifender Kooperation** sollen gefährdete Zulieferunternehmen im Verbund anstehende Probleme lösen (durch Aufbau gemeinsamer FuE-Kapazitäten, Erzielen von Skaleneffekten durch Verteilung von Produktionsaufgaben, Aufbau von Infrastruktur- und Logistikkapazitäten etc.). Vor allem dringend erforderliche Produkt- und Prozeßinnovationen sollen auf diese Weise gemeinsam vorangetrieben werden. Auch durch die Verbesserung der Kooperation zwischen Automobilherstellern und Zulieferern sollen Know-how und Kompetenz über die Produktions- und Wertschöpfungskette hinweg verbreitet und Rationalisierungsreserven der gesamten Kette mobilisiert werden. Gerade der Aufbau vertikaler Kooperationsbeziehungen erweist sich jedoch als schwierig. Trotz vielseitiger Absichtserklärungen auf beiden Seiten wird er durch die nach wie vor bestehenden Interessenkonflikte (über Inhalte der Kooperation und die "Richtung", in der kooperiert wird, über die Reichweite der wechselseitigen Einsichtnahme in Prozesse und Kostenstrukturen etc.) behindert (vgl. Endres, Wehner 1994).

Aber auch durch forcierte Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Wissenschaft und Forschung und durch ein koordiniertes Zusammenspiel mit den Promotoren der verschiedenen Planungs- und Entwicklungsvorhaben auf regional- und landespolitischer Ebene sollen bestehende Standortvorteile gesichert und neue erschlossen werden.

Im Rahmen dieser Initiativen wird in überbetrieblichen oder betriebsprojektbegleitenden Vorhaben versucht, praxisnahe wissenschaftliche Grundlagen zu schaffen und auf bestimmte betriebliche Problemlagen bezogene Lösungen zu entwickeln. Darüber hinaus sollen Ergebnisse aus betrieblichen "Modellvorhaben" so aufbereitet und zugänglich gemacht werden, daß auch andere Betriebe daraus ihren Nutzen ziehen können (Sicherung der Übertragbarkeit). Diese flankierenden überbetrieblichen "Serviceleistungen", die von den Zulieferunternehmen (kostengünstig oder zum "Nulltarif") in Anspruch genommen werden können, sollen für die Unternehmen den als notwendig erachteten Modernisierungsschub bringen.

Bestandteil der Programme ist zumeist auch eine verstärkte Einbeziehung der Belegschaften, damit die bislang unzureichend genutzten Fähigkeiten und Fertigkeiten der Beschäftigten besser eingebracht werden können.

Um eine breite Basis sowohl in der Beteiligung als auch für die Verbreitung der gewonnenen Erkenntnisse zu erzielen, ist in allen Programmen und Initiativen eine möglichst umfassende Einbindung verschiedenster Akteure (Unternehmen, Verbände, öffentliche Institutionen, Kommunal- und Landespolitik) vorgesehen. Da insbesondere in den Programmen der sozialdemokratisch geführten Länder bzw. Ministerien die besondere Bedeutung der Arbeitskraft für die innovative Umgestaltung betrieblicher Prozesse hervorgehoben wird, sind in die Prozesse der Konzipierung und Konkretisierung der jeweiligen Projektinitiativen auch die Organe der Interessenvertretung der Beschäftigten (Gewerkschaften, Betriebsräte) eingebunden, auch wenn inzwischen vielfach bemängelt wird, daß bei der Abwicklung der konkreten Betriebsvorhaben und der Umsetzung innovativer Maßnahmen deren Einfluß eher zurückgedrängt wird.

Obwohl die verschiedenen Landesinitiativen sich in ihren jeweiligen Konkretisierungen (Organisation, Finanzierung, Beteiligung) durchaus unterscheiden, sind sie in ihrer grundsätzlichen Stoßrichtung und Zielsetzung oder auch in der ihnen allen zugrundeliegenden "Philosophie" doch sehr ähnlich. Auch bei den in den Programmen angesprochenen Themenfeldern gibt es starke Gemeinsamkeiten.

Der Schwerpunkt aller Initiativen richtet sich - entsprechend der generellen Zielsetzungen der Programme - auf die Inangsetzung und Förderung der Kooperation. Strukturell können dabei mehrere Formen unterschieden werden:

- die **vertikale Kooperation** zwischen Hersteller und Direktlieferanten (zunehmend ausschließlich Systemlieferanten) und zwischen Systemlieferanten und Sublieferanten bzw. zwischen Lieferanten auf unterschiedlichen Stufen der Zulieferkette;
- die **horizontale Kooperation** zwischen Zulieferern, wobei hier Zulieferer mit sich wechselseitig ergänzenden Produkten und/oder Produktionsstrukturen, aber auch Zulieferer aus verschiedenen Produktbereichen kooperieren können; dabei werden die konkreten Inhalte und die Reichweite der Kooperation auch davon abhängen, ob jeweils derselbe oder verschiedene Abnehmer beliefert werden;
- **Kooperation zwischen Unternehmen und außer- und überbetrieblichen Einrichtungen und Institutionen**; Herausbildung übergreifender Kooperations- und Informationsnetzwerke.

Neben der Entwicklung neuartiger Kooperationsformen und -strukturen als eigenständigem Förderziel geht es darüber hinaus aber auch um konkrete Fördermaßnahmen etwa im Bereich

- der Qualifizierung der Arbeitskräfte,
- des Ausbaus der Forschungs- und Entwicklungskapazitäten,
- der Unterstützung beim Aufbau neuer logistischer Strukturen,
- der Implementierung neuer Maßnahmen und Techniken zur Qualitätssicherung,
- der Einführung moderner Betriebsführung und Managementmethoden, neuer Produktions- und produktionsbezogener Dienstleistungsstrukturen.

Die Unterstützungsmaßnahmen können dabei sowohl als "externe" Angebote (wirtschaftsnaher Forschungseinrichtungen, Beratungsfirmen, Transferagenturen etc.) den Unternehmen zur Verfügung gestellt werden, sie können aber auch inhaltlicher Bestandteil von Kooperationsverbünden sein.

(In der Anlage zu diesem Kapitel wird die Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen sowie eine Initiative auf der Ebene der Europäischen Union etwas ausführlicher dargestellt; vgl. Anhang.)

(2) Es ist hier nicht unsere Aufgabe, die vielfältigen Umsetzungsmaßnahmen der verschiedenen Länderprogramme darzustellen und kritisch zu erörtern. Auch ist es nicht möglich, sie hinsichtlich ihrer faktischen Wirksamkeit zu bewerten, zumal die inzwischen vorliegende umfangreiche Literatur sich immer noch in weiten Teilen auf die ausführliche Darstellung der verschiedenen Ansätze, der sich mit ihnen verbindenden politischen und ökonomischen Implikationen und der mit ihnen verfolgten generellen Zielsetzung beschränkt und auf die Effekte kaum eingeht. Die in vielen Fällen nur zögerliche und zum Teil auch nur unter Druck erfolgende Umsetzung der Programme läßt zudem eine endgültige Beurteilung noch nicht zu.¹³

13 Bislang dürfte es auch methodisch noch große Schwierigkeiten bereiten, über die Darstellung erfolgreich verlaufender Einzelmaßnahmen und deren Ergebnisse (etwa die Initiierung einzelner - regionaler - Kooperationsverbünde) hinausgehend, generelle Schlußfolgerungen über die Wirksamkeit solcher Länderprogramme zu ziehen.

Es kann also im folgenden nur darum gehen, zu überprüfen, inwieweit eine Übertragung oder Anwendung der grundlegenden Konzeptionen und dahinterliegenden Prinzipien der Länderprogramme möglich gewesen wäre und noch ist und für die Sicherung des Restbestandes der thüringischen Automobilzulieferindustrie nutzbar gemacht werden kann.

(3) An dieser Stelle muß auf einen wichtigen Tatbestand hingewiesen werden, der auch nicht ohne Bedeutung für Inhalt und Stoßrichtung öffentlicher Förderprogramme sein wird: Sowohl die Durchsetzung gestiegener und neuer Leistungsanforderungen der Hersteller gegenüber ihren Zulieferern als auch die sich darauf beziehenden betriebsstrategischen Reaktionen der Zulieferer stellen den zentralen - marktvermittelten - Hebel dar, über den die Prozesse durchgesetzt werden, die für die Entwicklung der Zulieferstrukturen insgesamt, aber auch der regionalen Zuliefernetzwerke von erheblicher Bedeutung sind. Es sind dies die Prozesse der Reduzierung der Zahl der Direktlieferanten einerseits und der sukzessiven Reduzierung der Gesamtzahl der Zulieferunternehmen andererseits. Das heißt, mittel- und langfristig werden es immer weniger Unternehmen sein, die mit einem erweiterten Produkt- und Leistungsspektrum Direktlieferanten der Automobilindustrie sein können. Die Mehrzahl der Zulieferbetriebe wird, wenn sie nicht wegen mangelnder Wettbewerbsfähigkeit ausscheiden müssen (oder als Nischenfertiger einen eigenständigen Platz in der Zulieferkette finden), in vorgelagerten Bereichen, als Sublieferanten, tätig sein müssen. Dabei ist davon auszugehen, daß auch diese mit veränderten und gestiegenen Anforderungen konfrontiert werden, weil Systemlieferanten ihrerseits zunehmend bestimmte Fertigungs- und Entwicklungsaufgaben ausgliedern und hohe Qualitäts- und logistische Anforderungen stellen müssen. Das bedeutet, daß, um diesen Anforderungen begegnen zu können, es auch in den nachgelagerten Bereichen zu neuen Kooperationsverbünden, Fusionierungen und anderen Formen von Unternehmenszusammenschlüssen kommen muß. Dies wird, auch angesichts der nach wie vor bestehenden Überkapazitäten in der Zulieferindustrie, den Prozeß der Reduzierung der Zahl der Zulieferunternehmen weiter vorantreiben.

Für eine Struktur- und Förderpolitik für Zulieferer hat dies zweierlei Konsequenzen: Zum einen bedeutet dies, daß Förderprogramme differenziert auf die verschiedenen Anforderungen, denen sich Zulieferer ausgesetzt sehen, eingehen müssen. Eine Politik, die darauf setzt, jeden Zulieferbetrieb zum potentiellen Systemlieferanten aufzuwerten, trägt u.U. indirekt und unbeabsichtigt zu einem Verdrängungswettbewerb um die Spitze der Zulieferkette bei und fördert die beschäftigungspolitisch relevante Ausdünnung der mittleren und unteren Segmente der Zulieferkette und gefährdet mög-

licherweise gerade dadurch die an sich gewünschte mittelständische Struktur.

Zum anderen bedeutet dies, daß regionale oder länderbezogene Förderprogramme zwar zur Positionsverbesserung einzelner (oder mehrerer) Zulieferunternehmen in diesen Regionen/Ländern beitragen können, daß sie aber aller Wahrscheinlichkeit nach den generellen Abbau der Zahl von Zulieferunternehmen nicht werden verhindern können.

In der Konsequenz bedeutet dies, daß mit Hilfe der Programme letztlich ein verschärfter Wettbewerb der Regionen um den Erhalt wenigstens eines Anteils am immer kleiner werdenden Kuchen der Zulieferindustrie zumeist auf Kosten anderer Regionen geführt wird. Auf den ersten Blick haben in diesem Wettbewerb Regionen, die sich erst um den Aufbau einer Zulieferstruktur bemühen müssen, vergleichsweise schlechte Karten. Auf den zweiten Blick könnte gerade dies sich aber auch als besondere Chance erweisen, nämlich dann, wenn es - insbesondere mit der notwendigen Unterstützung großer Abnehmer - gelingt, neue Betriebe und Unternehmen anzusiedeln, die als Neugründungen auf der "grünen Wiese" ihre internen Strukturen, aber auch die Beziehungen zu ihren Abnehmern nach den neuesten Erkenntnissen und entsprechend den aktuellsten Anforderungen organisieren können (vgl. dazu auch Kern, Voskamp 1994).

(4) Nun haben unsere Ergebnisse gezeigt, daß dies in der Region Eisenach - von wenigen Ausnahmen abgesehen - gerade nicht geschehen ist. Dennoch wollen wir die Frage stellen, ob und inwieweit der Transformationsprozeß der Automobilproduktion der DDR und ihre Überführung in einen markt- und konkurrenzvermittelten Zusammenhang integrierter Zuliefernetzwerke erfolgreicher sich vollzogen hätten, wenn in Thüringen frühzeitig regional- oder landespolitische Aktionsprogramme entwickelt worden wären.

Obwohl wir die Auffassung vertreten, daß eine auf die besonderen Bedingungen der Automobilzulieferindustrie gerichtete Strukturpolitik in Thüringen den Transformationsprozeß günstiger hätte verlaufen lassen, gehen wir davon aus, daß eine schlichte Übertragung der Konzepte der diversen Länderprogramme der alten Bundesländer nicht möglich gewesen wäre.¹⁴ Ausgangs- und Rahmenbedingungen waren sehr unterschiedlich:

14 Angesichts der Tatsache, daß auch in den alten Bundesländern solche Programme nicht immer ohne Widerstand durchgesetzt werden konnten - und dies auch erst, als die Probleme der Zulieferbetriebe massiv deutlich und öffentlich thematisiert worden waren -, wäre es vielleicht unbillig, von den politisch Verantwortlichen in Thüringen mehr Weitblick und Mut zur förderpolitischen Kehrtwende zu verlangen, als dies die

Eine entscheidende Differenz liegt unseres Erachtens darin, daß es sich in den alten Bundesländern um den Erhalt oder die Stärkung gewachsener Zulieferstrukturen handelt. Es geht also bei den strukturpolitischen Aktivitäten der Länder und Regionen primär darum, die Lage der **bereits existierenden Zulieferunternehmen** zu verbessern und es ihnen zu ermöglichen, den verschärften neuen Anforderungen und der sich weltweit verändernden neuen Arbeitsteilung durch neue Leistungen am Markt gerecht werden und sich damit **in den bestehenden Zulieferstrukturen behaupten** zu können.

Im Unterschied zu den Betrieben der neuen Bundesländer sind diese Betriebe vergleichsweise lange Zeit in ihrem jeweiligen Marktsegment tätig gewesen und sind es in aller Regel noch, wenn auch unter verschärften Bedingungen. Sie können damit zunächst von gewachsenen, vergleichsweise stabilen Kundenbeziehungen ausgehen.¹⁵ Das Produktspektrum und die damit verbundenen Anforderungsprofile liegen im Prinzip fest, sind somit zumindest in groben Zügen bekannt. Sie erfahren jedoch im Zuge der sich modifizierenden Beschaffungsstrategien der Abnehmer eine sukzessive Veränderung (Ausweitung der Arbeitsaufgaben etwa durch Systemmontage, Beschleunigung der Lieferung, Erhöhung der Qualitätsstandards, Preissenkung usw.). Trotz dieser Veränderungen ist in den meisten Fällen ihre Position als Zulieferer zunächst prinzipiell nicht in Frage gestellt. Die Lage eines Zulieferers wird jedoch spätestens dann prekär, wenn die Anforderungen im Rahmen seiner gegebenen Strukturen (Fertigung, FuE, Logistik etc.) und innerhalb des vom Abnehmer gewünschten Preis- und Kostengefüges nicht erfüllt und auch die entsprechenden Voraussetzungen nicht geschaffen werden können. Die erforderliche Anpassung ist für Unternehmen in einer primär mittelständisch strukturierten Industrie aus eigener Kraft, d.h. ohne externe Hilfe, jedoch immer schwerer zu bewältigen. Der gegenwärtig zu beobachtende beschleunigte Konzentrationsprozeß stellt sozusagen die marktliberale "Lösung" dieses Problems mit den entsprechenden strukturellen und gesellschaftlichen Folgen dar.

Kollegen in den West-Ländern demonstriert haben. Angesichts der Vielfältigkeit der Probleme in den neuen Bundesländern wäre eine solche Schwerpunktsetzung - wäre sie politisch gewollt gewesen - sicherlich auch noch schwieriger umzusetzen gewesen als anderswo. Gleichwohl hätten die unfragliche Erneuerungsbedürftigkeit der industriellen Strukturen und die reichlich fließenden Finanzmittel (Transferleistungen aus den alten Bundesländern, Mittel aus den Fonds der Europäischen Union) auch als eine Chance begriffen werden können, eine zumindest partielle Wende der Förderpolitik einzuleiten.

- 15 Was sich für die thüringischen Zulieferbetriebe gerade als ein entscheidendes Problem herausstellt, nämlich die - trotz aller Turbulenzen - bislang vergleichsweise lange Dauer der Beziehungen der Automobilindustrie zu ihren (wichtigsten) Zulieferern, ist natürlich für diese ein Pfund, mit dem durchaus zu wuchern ist.

Wie in den Kapiteln I und III ausführlich dargestellt worden ist, sind die aus dem Kombinat entlassenen potentiellen Zulieferunternehmen dadurch ausgezeichnet, daß auf sie die oben beschriebenen Zusammenhänge gerade nicht zutreffen. Mit der Einstellung der eigenständigen Automobilproduktion an den Standorten Eisenach (und Mosel, Ludwigsfelde) waren die Betriebseinheiten schlagartig ihres einzigen Abnehmers verlustig gegangen. Bei dem Versuch zu überleben, konnte es also nicht darum gehen, sich den veränderten Anforderungen des (zumeist langjährigen) Kunden im Rahmen eingespielter Kundenbeziehungen anzupassen, sondern es mußten und müssen völlig neue Beziehungen aufgebaut werden. Es stellte sich somit nicht die Frage, wie können diese Betriebe Zulieferer in einem existierenden Netz bleiben, sondern wie werden sie eigenständige Zulieferunternehmen und wie kann es ihnen gelingen, in dieses für sie fremde und zunächst verschlossene Netz hineinzukommen. Angesichts der oben dargestellten Problemlagen, die sowohl auf seiten der Unternehmen selbst (Finanzkraft, Zustand der technischen und baulichen Anlagen, Rechtsstatus usw.) als auch auf seiten der Abnehmer (existierende Zulieferstrukturen, Globalisierung der Beschaffungsstrategien usw.) zu finden sind, stellte dies ein schier unüberwindbares Hindernis dar.

Der Aufbau horizontaler Kooperationsverbünde als erster Schritt einer Entwicklungsinitiative auf Länder- oder kommunaler Ebene hatte deshalb wenig Sinn. Es gab keine Unternehmen, die hätten kooperieren können, demzufolge auch keine Zielsetzungen, auf die sich die Kooperation inhaltlich hätte beziehen können, und auch der potentielle Adressatenkreis (Opel Eisenach, Hersteller in Westdeutschland) war nicht erschlossen. Strukturpolitische Entwicklungsinitiativen hätten vielmehr bei der Ausgründung von Betriebseinheiten aus ihren jeweiligen Kombinatzzusammenhängen Voraussetzungen schaffen müssen, daß sich diese Einheiten als Unternehmen an die Strukturerefordernisse komplexer Zuliefernetze anpassen können:

Zum einen hätte Politik sich darauf richten müssen, den Betrieben den notwendigen Atem zu geben, sich ein Produktspektrum zu schaffen, das auf vorhandenem, wenn auch zu ergänzendem Produkt- und Produktions-Know-how aufbaut und die Potentiale der Beschäftigten nutzt. Produziert wird aber nicht für einen "beliebigen", "imaginären" Markt, sondern indem das Produkt als Teilkomponente eines komplexen Gesamtprodukts betrachtet wird, für einen vielfach gestuften und stofflich strukturierten Produktions- und Wertschöpfungszusammenhang. Dieser stellt sich zwar auch über marktförmige Austauschprozesse her, entscheidend dafür, in ihn hineinzukommen, ist jedoch, die in ihm wirkenden konkreten Anforderungen

an das (Teil-)Produkt und die Art und Weise seiner Herstellung (Kosten, Qualität, Innovativität usw.) erfüllen zu können.

Als eine notwendige Voraussetzung dazu hätte Politik zum anderen sicherstellen müssen, daß gerade im Zuge der Entflechtung der Kombinati- strukturen komplementäre Produkt- bzw. Produktionsbereiche erhalten bleiben. Diese hätten sinnvolle, weil auf diesen komplementären Strukturen aufbauende, Kooperationsbezüge stiften können, über die - nach einer betrieblichen Konsolidierungsphase - die beteiligten Betriebe gezielt und koordiniert die Anforderungen ihres spezifischen "Marktes" hätten aufgreifen und ihr Produkt- und Leistungsspektrum darauf ausrichten können.

Die totale Herauslösung und Isolierung vormals zusammengehöriger oder doch zumindest aufeinander bezogener Produktionsbereiche aus dem Zusammenhang einer kombinati-internen oder auch kombinati-übergreifenden Zulieferstruktur, die wohlfeile Veräußerung der in ihnen eingebundenen "Rosinen" oder "Filetstücke" vernichtete wichtige Grundlagen für die Etablierung als Zulieferer. Die stoffliche Zusammenhänge negierende Entflechtung der Kombinate und die "Entlassung" der Betriebseinheiten in einen isolierten Kampf ums Überleben in "imaginären" Märkten führten darüber hinaus in der Konsequenz dazu, daß auch vorhandene Kooperationspotentiale stillgelegt wurden, die sich dann mit zunehmendem zeitlichen Abstand auch immer schwerer aktivieren lassen.

Dabei - so zeigen unsere Befunde - waren auch **nach** der Entflechtung wichtige Grundlagen für eine erfolgversprechende Kooperation durchaus noch gegeben, die z.B. in westlichen Bundesländern erst mühsam geschaffen werden müssen: Diejenigen - zumeist älteren und damit der Region verhaftet bleibenden - Führungskräfte aus den ehemaligen Kombinati-betrieben, welche inzwischen Führungspositionen in Treuhand-Betrieben übernommen hatten, verfügten untereinander nach wie vor über enge informelle Kontakte. Sie hatten einen vergleichsweise guten Überblick über Grenzen, Möglichkeiten und Potentiale der verschiedenen Betriebe, und zwar nicht nur derer, denen sie vorstanden. Diese Kenntnisse und Erfahrungen zu nutzen und in neue Kooperationsbeziehungen einzubringen, hätte möglicherweise die Chancen der einzelnen Betriebe verbessert. Vereinzelt gab es auch durchaus Bemühungen, die jeweiligen Kräfte produkt- und produktionsstrategisch zu bündeln. Diese Bemühungen erfuhren jedoch nach Aussage der befragten Experten zu keiner Zeit eine ausreichende Unterstützung. Dies war möglicherweise auch Ergebnis einer Politik, die ihre Bemühungen primär darauf richtete, westliche Investoren zu interessieren. Allerdings zeigen unsere Befunde auch, daß diese dann die

bestehenden informellen Beziehungen ihrer "Ost-Mitarbeiter" in Führungspositionen durchaus zu nutzen verstanden.

Verschiedentlich wurde in den Befragungen die Ansicht geäußert, daß nicht zuletzt die Geschäftsverteilung der Treuhand-Anstalt dazu führte, daß die besonderen Bedingungen, aber auch die spezifischen Potentiale der Regionen und Branchen zu wenig berücksichtigt wurden. Regionale Niederlassungen der Treuhand-Anstalt (so etwa die in Erfurt) befaßten sich mit Betrieben mit weniger als 1.500 Beschäftigten. Die Abwicklung von Betrieben mit darüber hinausgehenden Beschäftigtenzahlen lag im Zuständigkeitsbereich der Zentrale in Berlin. Diese war naturgemäß mit den örtlichen Gegebenheiten (Potentialen, Verflechtungen und zwischenbetrieblichen Beziehungen, Produkt- und Produktionskomplementaritäten usw.) nicht so vertraut, konnte (und wollte?) diesen demzufolge auch bei ihren Privatisierungsbemühungen (vor allem der Kombinate und ihrer Teile) nur wenig - im Rahmen ihrer generellen Privatisierungsstrategien - Rechnung tragen.¹⁶ Die regionalen Treuhand-Niederlassungen wurden zumeist erst einbezogen, nachdem Prozesse mit wichtigen industriestrukturellen Konsequenzen bereits vollzogen waren, d.h., wenn es dann darum ging, ausgegründete Klein- und Mittelbetriebe mit nur noch geringen Überlebenschancen zu privatisieren. Die Problematik dieser "Arbeitsteilung" wurde nicht nur von einer Reihe der von uns befragten Experten angesprochen, auch andere sozialwissenschaftliche Untersuchungen kommen zu ähnlichen Ergebnissen (vgl. z.B. Schmidt 1993, S. 17).

Resümierend kann festgehalten werden, daß alle Ebenen, auf denen sich die Inhalte der in den Landesprogrammen der Altländer angestoßenen Kooperationsverbünde bewegen (Forschungs- und Entwicklungsgemeinschaften, Ausbau logistischer Strukturen und Qualitätssicherungssysteme, Qualifizierung usw.), durch die ungesteuerten Prozesse, in denen der Transformationsprozeß ablief, nachhaltig negativ betroffen waren.

In der Perspektive einer vertikalen Kooperation zwischen dem neuen Opel-Werk und regionalen Zulieferern hat es außer vagen, unverbindlichen Absichtserklärungen des Hersteller in den Aufbaumonaten kein ernsthaftes Kooperationsangebot an bestehende Zulieferunternehmen gegeben. Soweit örtliche Zulieferbetriebe ermuntert wurden, Angebote einzureichen bzw. soweit diese es von sich aus taten, sorgten die weit überzogenen Erwartungen des Abnehmers in bezug auf Qualität, Preis, Lieferbereit-

16 Spektakuläre Ausnahmen, wie sie etwa bei der Abwicklung der Kali- oder Stahl-Kombinate zu registrieren waren, bestätigen eher die Regel und sind auch nur unter massivem Druck der Belegschaften und/oder der Öffentlichkeit erfolgt.

schaft u.ä. dafür, daß die Geschäftsbeziehungen letztendlich nicht zustande kamen.¹⁷ Sicherlich hätte hier ein flankierendes Strukturprogramm, das gezielt auf die Bedingungen und Ausgangssituation der Zulieferunternehmen gerichtet gewesen wäre und auch den Hersteller angesichts der nicht unerheblichen Subventionsleistungen von Bund und Land - im Sinne von "local-content"-Vereinbarungen - stärker in die Pflicht genommen hätte, manchem Unternehmen den Übergang erleichtert.

Was die zweite Stoßrichtung der Landesinitiativen betrifft (Schaffung einer "Infrastruktur" im Bereich Technologie, Qualifikation etc. zur besseren Problembewältigung), wären durchaus Erfahrungen zu nutzen gewesen. Statt durch gezielte Förderung der Entwicklung neuer Technologien, neuer organisatorischer Konzepte, des Transfers von Know-how, der bedarfsgerechten Qualifizierung der Belegschaften usw. eine Struktur aufzubauen, wie sie zumindest ansatzweise auch in Sachsen geschaffen wurde (vgl. Abschnitt 3.1), beließ man es weitestgehend bei der Anwendung traditioneller Instrumentarien der Investitionsförderungs- und Industrieansiedlungspolitik. Obwohl diese quantitativ in einem bisher unbekannten Ausmaß angewandt wurde, konnte die weitgehende Zerstörung vorhandener und sich im nachhinein als wichtig herausstellender Potentiale etwa im FuE-Bereich offensichtlich dadurch nicht kompensiert werden.

Auch die vielfältigen Qualifizierungsaktivitäten erfolgten entweder zu unspezifisch und oft am Bedarf vorbei oder sie waren einseitig an den Interessen des Herstellers orientiert. Vor allem knüpften sie in aller Regel nicht oder doch kaum an den gegebenen Qualifikationsstrukturen (und damit den endogenen Potentialen) der vorhandenen bzw. vormalig vorherrschenden Industriebereiche an.¹⁸

17 Nicht selten - so die Angaben befragter Unternehmen - dienten die preislich meist unter dem der Westkonkurrenten liegenden Angebote der Ostanbieter lediglich dazu, eine Preissenkung bei den eingeführten Westlieferanten durchzusetzen.

18 Eine Unzahl vorwiegend privater Weiterbildungsunternehmen überzog nach der Einigung die neuen Bundesländer - und auch die Region Eisenach - mit öffentlich geförderten Qualifizierungsprogrammen. Vor allem in den ersten Monaten befanden sich darunter eine große Zahl von "schwarzen Schafen", die lediglich auf "die schnelle Mark" aus waren. Aber auch die seriösen Anbieter, die einer genauen Überprüfung durch die Arbeitsämter standhielten, hatten kaum die Zeit und das Wissen, Programme zu entwickeln, die den strukturellen Besonderheiten einer Region Rechnung tragen konnten. Verstärkt wurde dies durch die allgemeinen Unsicherheiten bezüglich der künftigen wirtschaftsstrukturellen Entwicklung und der in ihr begründeten Qualifikationsanforderungen. So wurden i.d.R. im Westen erprobte und bewährte Konzepte vor allem zur Vermittlung allgemeiner Fähigkeiten (etwa im Bereich kaufmännischer Verwaltung) einfach übertragen, ohne daß auch nur im entferntesten Klarheit darüber bestand, ob diesen Qualifikationen auch ein nennenswerter Bedarf gegenüberstehen würde (zur Funktion dieser Maßnahmen als Instrument der Arbeitsmarktpolitik vgl. Mendius 1994).

Dies kann auch kaum überraschen bei einer Politik, die zunächst und zuerst auf Privatisierung von (Treuhand-)Betrieben gerichtet war, die als überlebensfähig erachtet wurden. Das Attribut "überlebensfähig" bezog sich im wesentlichen auf den "Nachweis" eines erfolgsversprechenden Absatz- und Produktionskonzeptes, was wiederum als eine Voraussetzung des Vorhandenseins einer entsprechend qualifizierten Belegschaft unterstellte. Eine Priorisierung von Sanierungskonzepten hingegen hätte von vornherein der spezifischen Qualifizierung der Belegschaften als einem wesentlichen Bestandteil der Sanierung einen ganz anderen Stellenwert einräumen müssen. Auf der anderen Seite konnten Westunternehmen bei der Gründung ihrer Zweigwerke aus dem Reservoir der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte selektiv die geeigneten Arbeitskräfte herauswählen. Die qualifikatorische "Fein Anpassung" an die besonderen betrieblichen Anforderungen wurde dann - bis auf die schon diskutierte Ausnahme - im Rahmen innerbetrieblicher Weiterbildungsvorhaben vorgenommen.

In dem Maße, wie in den Treuhand-Betrieben zwangsläufig eine Strategie des rigiden Abbaus sog. unproduktiver Tätigkeiten vorangetrieben werden mußte, wurden gerade auch jene betrieblichen Funktionsbereiche abgebaut oder doch drastisch beschnitten (FuE, produktionsbezogene Dienstleistungen, Qualitätssicherung), deren Stärkung gerade das besondere Anliegen der Landesprogramme der Altbundesländer ist. Wenn die Effektivierung dieser Bereiche eine wichtige Voraussetzung für die Sicherung der Position deutscher Zulieferunternehmen ist und dies auch zentraler Bezugspunkt überbetrieblicher Kooperation ist, dann muß sich eine drastische Beschneidung dieser Funktionsbereiche sehr negativ auf die Überlebenschancen der Betriebe als Zulieferer auswirken: Es werden wichtige Grundlagen und Voraussetzungen für eine effektive Kooperation zerstört. Überbetriebliche Angebote könnten hier Kompensation schaffen, so wie es ebenfalls in den Länderprogrammen vorgesehen ist. Dies setzt wiederum eine entsprechende Infrastruktur (industrienähe, überbetriebliche Forschungseinrichtungen, Technologietransfer-Agenturen, regionale Arbeitskreise zur Bedarfsermittlung von Qualifikationen und Organisation überbetrieblicher Weiterbildungsprozesse usw.) voraus, die zunächst in der Region Eisenach nicht gegeben war und die gezielt aufzubauen weitgehend verabsäumt wurde. Als besonderes Handikap erwies sich auch das so gut wie vollständige Fehlen entsprechender Einrichtung staatlicher Forschung und Lehre in der Region, die hier einen Ausgleich hätte schaffen können.

Es läßt sich somit rückblickend feststellen, daß eine Übertragung von Förderungskonzepten, wie sie in den alten Bundesländern für die Automobilzulieferindustrie entwickelt worden sind, zum einen wegen fehlender oder

anders gelagerter Voraussetzungen schwer zu realisieren gewesen ist, zum anderen aber auch durchaus aufgrund gravierender Versäumnisse "der Politik" erst gar nicht angegangen wurde.

4. Perspektiven der Automobilwirtschaft in Thüringen

In den vorangegangenen Abschnitten wurde die Situation der Automobilwirtschaft und insbesondere der Zulieferunternehmen in Thüringen resümierend dargestellt. Ferner wurden die Auswirkungen der Ansiedlung des Opel-Werkes auf die Herausbildung einer neuen Zulieferstruktur in der Automobilregion Eisenach nochmals kurz zusammengefaßt. In einer grundsätzlichen Kritik an der Form, wie von staatlicher Seite der Transformationsprozeß vorangetrieben wurde und wie sie sich insbesondere in der Privatisierungspolitik der Treuhand-Anstalt niederschlug, wurde herausgestellt, daß das Fehlen eines explizit auf die strukturellen Besonderheiten der Automobil- und -zulieferindustrie gerichteten Förderprogramms und das weitgehende Setzen auf das freie Spiel der Marktkräfte ("Wenn Opel kommt, dann kommen auch die Zulieferer!") eine für den Fortbestand der heimischen Zulieferbetriebe extrem negative Wirkung hatten. In einem kurzen Blick über die Landesgrenzen hinaus wurde auf Handlungsmöglichkeiten verwiesen, die von den politisch handelnden Akteuren in Thüringen offensichtlich nicht genutzt wurden. Zugleich wurden dabei aber auch Besonderheiten in den strukturellen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen deutlich, die einer möglichen Steuerung der Entwicklung der Automobilindustrie in Thüringen in eine grundlegend andere, d.h. expansivere, Richtung doch auch Grenzen gesetzt haben.

Abschließend soll nun in diesem Abschnitt der Frage nachgegangen werden, ob und wie es gelingt, das bislang Erreichte zu stabilisieren und ob es eine realistische Perspektive gibt, den Automobilstandort Eisenach weiter auszubauen.

4.1 Zur Stabilisierung des Erreichten

Auch wenn die Automobilwirtschaft in Thüringen bei weitem nicht mehr den Stellenwert einnimmt, den sie vor der Einigung hatte, ist es u.E. gerade deshalb eine wichtige Aufgabe, das bislang Erreichte zu stabilisieren. Um hier in Zukunft auch von öffentlicher Seite wirksam ansetzen zu können, ist es erforderlich, sich zumindest jetzt mit bestimmten strukturellen Problemen und Entwicklungen in der Automobilindustrie zu befassen, die auch nach wie vor die Strukturen der Automobilwirtschaft in Thüringen beein-

flussen werden. Das heißt, daß auch die jeweils besonderen Bedingungen der jetzt etablierten Zulieferunternehmen, wie sie in Kapitel IV, Abschnitt 2, erörtert wurden, zu berücksichtigen sind. In den konkreten Unterstützungsmaßnahmen wird dann auch auf die in den alten Bundesländern entwickelten Konzepte zur Förderung der heimischen Automobilwirtschaft rekurriert werden können.

(1) Zweifellos von entscheidender Bedeutung für die Automobilregion wird sein, daß das Herstellerwerk in seiner Existenz längerfristig nicht in Frage steht. Dies scheint zunächst als eine selbstverständliche Annahme angesichts der in dieses Werk geflossenen Investitionssummen und angesichts des unbestrittenen Erfolgs, mit der es die von ihm erwarteten Aufgaben erfüllt (modern, produktiv, kostengünstig, schlank - ein "Beispiel für die Produktion der nächsten Jahre"). Allerdings deuten die neuesten Überlegungen der Strategien der internationalen Automobilhersteller in eine Richtung, die im Falle ihrer Realisierung für alle Standorte, nicht nur für Eisenach, von erheblicher Tragweite sein dürften: noch tiefgreifendere Reduzierung der Fertigungs- und Entwicklungstiefe, damit verbunden weitere Auslagerung von Fertigungsbereichen, auch solcher, die bislang als unverzichtbarer Bestandteil des Kerngeschäfts gelten; Übertragung dieser Aufgaben auf noch weniger Systemlieferanten, welche die damit verbundenen Aufgaben nur noch im Rahmen großer Konzernverbünde oder internationaler Arbeitsteilung zwischen Großunternehmen bewältigen können; Einbau der Systeme in den Werken (letztlich nur noch Endmontagewerke) des Herstellers in eigener Regie des Systemlieferanten. Mit dieser Veränderung der vertikalen Struktur der Hersteller-Zulieferer-Beziehung einher geht der verstärkte Ausbau der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung zwischen den Herstellern selbst (Entwicklungskooperationen, Aufteilung von Ident-Teilen-Fertigung u.ä.).

Im Rahmen dieser neuen strategischen Orientierungen wird es sicher zu einer verschärften Bewertung und Selektion der bestehenden Standorte kommen. Zwar sind die Ausgangsbedingungen des Werkes in Eisenach dabei vergleichsweise gut, trotzdem bleibt abzuwarten, ob solche Entwicklungen und ihre beschleunigte Durchsetzung ohne weiteres "kompatibel" mit den Strukturen sind, wie sie in Eisenach aufgebaut wurden. Der bereits jetzt zu registrierende Blick der Automobilhersteller auf neue - "günstigere" - Standorte zeigt, daß sie auch weiterhin nach Möglichkeiten suchen, neue Konzepte uneingeschränkt durch vorhandene Strukturen zu realisieren - noch dazu, wenn strategische Unternehmensallianzen u.U. auch völlig neue Standortstrategien generieren. Zumindest bliebe jedoch eine weitere Reduzierung der Fertigungstiefe und Auslagerung von Fertigungsfunktio-

nen auch für das Werk in Eisenach und seine Beschäftigten nicht folgenlos. Ob dann gerade regionale Zulieferer (im Sinne eines beschäftigungspolitischen Nullsummenspiels) Nutznießer dieser Entwicklung wären, scheint in Anbetracht der bereits abgelaufenen Prozesse mehr als fraglich.

(2) Bezüglich der Stabilisierung der regionalen Systemlieferanten des Opel-Werkes ist davon auszugehen, daß, solange der Abnehmer keine grundlegenden strukturellen Veränderungen vornimmt, die Beziehungen und damit auch ihr Status stabil bleiben dürften. Zwar ist in turbulenten Zeiten auch ein etablierter Systemlieferant nicht davor gefeit, Opfer einer verschärften Gangart in der Beschaffungspolitik zu werden. Als Zweigwerke großer transnational agierender Konzerne mit entsprechendem finanziellen, fachlichen und sachlichen Ressourcen dürften sie aber über die erforderlichen Potentiale verfügen, um auch in einem verschärften Wettbewerb bestehen zu können - allerdings nur so lange, wie es in das strategische Gesamtkonzept des Gesamtunternehmens paßt. Die Tatsache, daß es sich bei diesen Zweigwerken als Neugründungen auf der "grünen Wiese" i.d.R. um die im Unternehmensverbund modernsten Werke handelt, verleiht ihnen zudem eine Art Vorreiterfunktion, die im unternehmensinternen Wettbewerb genutzt wird und demzufolge auch nicht so schnell aufgegeben werden dürfte.

Die Aussichten allerdings, daß sich in der Region in einem nennenswerten Umfang weitere Systemlieferanten für das Opel-Werk ansiedeln werden, dürften nicht allzu groß sein. Zwar ist es kurz vor Abschluß der Studie einigen thüringischen Zulieferern im scharfen Wettbewerb mit einem spanischen Anbieter gelungen, in einer Art "System-Partnerschaft" mit Opel Eisenach ins Geschäft zu kommen, aber auch bei diesen handelt es sich primär um Zweigwerke westlicher Unternehmen mit eingespieltem "Zulieferer-Know-how". Zunehmende Globalisierung der Beschaffung und angestrebte weitere Reduzierung der Direktlieferanten werden hier die Eintrittsbedingungen aber weiter verschärfen.

Weniger gesichert und damit labiler scheint uns die Lage der beiden verbleibenden Typen von Zulieferunternehmen in der Automobilregion zu sein: die der ausgegründeten und privatisierten Betriebe, die als Zweigwerke von Westunternehmen ohne Beziehung zum Opel-Werk errichtet wurden, und die der "eigenständigen" Zulieferer, die i.d.R. ebenfalls als Ausgründungen aus alten DDR-Strukturen, aber ohne "Führung" durch eine westliche Muttergesellschaft (wenn oft auch mit materieller und/oder ideeller Unterstützung aus dem Westen), am Markt operieren. Dabei sind die Gründe für ihre relative Labilität durchaus unterschiedlich. Die Siche-

rung deren betrieblichen und überbetrieblichen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen ist der eigentliche Bezugspunkt strukturpolitischer Aktivitäten.

(3) Bezüglich der Stabilisierung der Zweigwerke westlicher Zulieferunternehmen ohne direkte Opel-Anbindung gibt es folgendes zu bedenken: Auch wenn in dem einen oder anderen Falle die erwartete Möglichkeit, Zulieferer des neuen Opel-Werkes zu werden, ein wichtiges Motiv für die Übernahme ausgegründeter Betriebseinheiten gewesen sein mag, letztendlich entscheidend war nach unseren Befunden die Nutzung der besonderen "Gunst der Stunde" und der entsprechenden Vorteile, die sich in und mit der Ansiedlung in der Region ergeben haben. Neben den vielfältigen direkten und indirekten Fördermitteln sind dies vor allem das große Reservoir qualifizierter Arbeitskräfte, die niedrigen Lohnkosten, vorhandene Bauflächen und Gewerbeflächen, ggf. nutzbare Maschinen und Anlagen, günstige Infrastruktur usw.

Wir haben in Kapitel II die unterschiedlichen strategischen Zielsetzungen herausgearbeitet, die sich jeweils mit der Übernahme der Betriebe durch westliche Unternehmen verbunden haben. Als die zwei für die längerfristige Stabilisierung entscheidendsten sind:

- zum einen die Zielsetzung, die gegebenen Bedingungen und Vorteile zu nutzen, um eine gemessen an den Standards des Gesamtunternehmens moderne zukunftsweisende Fertigung aufzubauen, und
- zum anderen die Zielsetzung, über die Nutzung der vorhandenen Potentiale lediglich verlängerte Werkbänke zur Produktion von Teilen zu schaffen, die aus Kapazitäts- oder Kostengründen an den bestehenden Standorten nicht (mehr) gefertigt werden können.

Es ist evident, daß Zulieferbetriebe, die als verlängerte Werkbänke mit i.d.R. hohem Anteil gering qualifizierter Arbeit fungieren, nicht nur qualitative Auswirkungen auf die Region haben (Entwertung vorhandener Qualifikationen, ausbleibender Aufbau von Funktionen mit hohem Anteil hochqualifizierter Tätigkeiten etc.), sondern auch bezüglich der Überlebenschancen relativ labil sind. Dies insbesondere dann, wenn sie primär solche Kostenvorteile (etwa niedrige Lohnkosten) nutzen, die absehbar gegenüber anderen Regionen an Bedeutung verlieren werden. Tendenzen zunehmender Verlagerung solcher Fertigungsbereiche in Niedriglohn-Länder zeigen die wachsende Gefährdung solcher Betriebe. Zudem können sie in konjunkturellen Krisenzeiten als dann überschüssige Kapazitäten relativ schnell und problemlos stillgelegt werden.

Aber auch Unternehmen, deren Fertigungsstrukturen nach den Imperativen moderner Unternehmenskonzepte angelegt wurden (Stichwort: Lean Production), sind in ihrem Fortbestand als Zweigwerke von strategischen Überlegungen und Vorgaben der Unternehmenszentralen weitgehend abhängig. Gerade dann, wenn die Zweigwerke nach Cost- und Profit-Center-Prinzipien organisiert sind und eine vergleichsweise hohe ökonomische Autonomie haben, sind sie besonders auf die Ausschöpfung regionaler Vorteile angewiesen. Ihr Ausbleiben kann ihre Position im Unternehmensverbund nachhaltig negativ beeinflussen und dazu führen, daß ihr Standort tendenziell in Frage gestellt wird.

Eine längerfristige Stabilisierung dieser Betriebe in der Region würde natürlich zu erreichen sein, wenn es ihnen doch noch gelänge, direkt oder vermittelt über einen Systemlieferanten in die Zulieferung der beiden ostdeutschen PKW-Produzenten hineinzukommen und dort auch zu verbleiben. Inwieweit dies gelingt, dürfte jedoch weniger von den Bemühungen der jeweiligen Betriebe "vor Ort", also den Zweigwerken selbst, als vielmehr von den strategischen Optionen und dem Erfolg ihrer Umsetzung der westlichen Muttergesellschaften abhängen. Die bislang erfolgte Einbindung der relativ wenigen Zulieferer hat ja die Rolle und Bedeutung dieser Intervention deutlich gezeigt. Die Beeinflussung dieses Prozesses durch strukturpolitische Aktivitäten war gering und dürfte weiterhin gering bleiben.

Generell gilt jedoch für beide Spielarten dieses Unternehmenstyps, daß ohne eine direkte - weil über die Beziehung zum regionalen Hersteller vermittelte - Bindung an die Region die allgemeine "Attraktivität" der Region ein entscheidendes Motiv für die Standortwahl und auch Standortsicherung ist und bleibt. Läßt diese Attraktivität, die bislang weitgehend in den "einigungsbedingten" Vorteilen und den vorgefundenen nutzbaren Potentialen gelegen hat, nach - und davon ist mittelfristig auszugehen -, gibt es insbesondere für die Unternehmenszentralen im Westen keine stichhaltigen Gründe mehr, langfristig diese Zweigwerke in der Region zu halten. Diese Gefährdung wird verstärkt, wenn andere Regionen entweder durch öffentliche Unterstützungsmaßnahmen oder durch gegebene günstige sozio-ökonomische Rahmenbedingungen andere Vorteile geltend machen können oder wenn die Lage der (potentiellen) Abnehmer und ihre besonderen Anforderungen (z.B. engere logistische Bindung) einen Wechsel des Standortes nahelegen. In diesem globalen Wettbewerb der Standorte wird es also Aufgabe strukturpolitischer Aktivitäten sein, für die Region Eisenach (und Thüringen insgesamt) neue Attraktivitätsmerkmale zu schaffen, die das Verblissen der alten kompensieren können.

Hier besteht natürlich das entscheidende Problem darin, daß die für westliche Unternehmen wahrscheinlich doch zentralen Faktoren, die für ein Engagement in der Region sprachen, mit der Region selbst kaum, dafür aber mehr mit den allgemeinen sozialen und ökonomischen Rahmenbedingungen des Transformationsprozesses zu tun hatten. Vor allem die günstigen Bedingungen bei der Übernahme von Betrieben, die um die Hälfte unter Westniveau liegenden Lohnkosten und die vielfältig zu nutzenden direkten und indirekten öffentlichen Subventionen mögen hier letztlich den Ausschlag gegeben haben. Deren langsames Auslaufen nun durch ausschließlich regionalspezifische Attraktivitätsmerkmale ersetzen bzw. kompensieren zu können, scheint so gut wie aussichtslos, angesichts der Tatsache, daß langfristig Subventionen in vergleichbarem Ausmaß nicht mehr zu erwarten, weil nicht länger zu finanzieren und politisch durchzusetzen sind, und daß auch das Lohnniveau sich allmählich dem im Westen geltenden anpassen wird. Um so mehr sind jene Potentiale zu stärken, die die Unternehmen veranlaßt haben, die oben genannten Vorteile nun gerade in der Region und nicht anderswo zu nutzen, als da sind:

- ein breites Reservoir qualifizierter, mit den Grundanforderungen der Automobil- und -teileherstellung vertrauter Arbeitskräfte,
- eine - wenn auch in weiten Teilen vernichtete - Infrastruktur der Beziehungen zwischen Betrieben eines bestimmten industriellen Sektors mit entsprechend ausgebildeten komplementären Produktspektren und Produktionsstrukturen,
- ein - wenn auch ebenfalls weitgehend vernichtetes und erst allmählich aufgebautes - Netz produktionsbezogener Dienstleistungsstrukturen,
- eine Verkehrsinfrastruktur, die die Mittellage der Region zumindest im deutschen "Automobilproduktionsraum" vorteilhaft zur Geltung bringt.

Hier können dann die in den diversen Länderprogrammen entwickelten Konzepte für die Standortsicherung dortiger Automobil- und -zulieferregionen durchaus wichtige Anregungen und Hinweise für konkrete strukturpolitische Maßnahmen geben. Allerdings dürfte bei den Unternehmen des hier diskutierten Typus der weite Bereich der Förderung zwischenbetrieblicher Kooperationsverbünde weniger von Bedeutung sein. Die strategischen Spielräume der Zweigwerke sind eingeschränkt, und die möglichen Kooperationsbeziehungen werden auch eher über die Unternehmenszentralen und auf das Gesamtunternehmen bezogen strukturiert. Außerdem

sind bestimmte Problemfelder, die etwa für eigenständige Klein- und Mittelbetriebe zentrales Kooperationsmotiv sein können (etwa Ausgleich von Defiziten in den Entwicklungskapazitäten), für Zweigwerke großer Unternehmen kein Thema. Zudem fehlen die entsprechenden Fachabteilungen, um überhaupt wirkungsvoll mit anderen Betrieben kooperieren zu können.

(4) Bezüglich der Stabilisierung der "eigenständigen", aus Ausgründungen ohne "Führung" durch eine westliche Muttergesellschaft hervorgegangene Zulieferbetriebe ergibt sich nun ein etwas differenzierteres Bild. Wie ausgeführt wurde, hatten diese Betriebe mit den meisten Problemen im Transformationsprozeß zu kämpfen. Ihr Status als Unternehmen ist nach wie vor ungesichert und labil. Sie verfügen in der Regel über keine oder nur marginale Beziehungen zum örtlichen Automobilhersteller. Ihre Position im Netz globaler Zulieferstrukturen ist entweder noch undeutlich oder im unteren Segment der Zulieferpyramide angesiedelt. Als vorwiegend mittelständische Unternehmen haben sie ohne hinreichende Unterstützung durch Fremdkapital und externes Know-how in besonderer Weise mit den Folgen der Privatisierungsverläufe zu kämpfen (Abbau "unproduktiver" Bereiche, damit fehlende technische und technologische Kapazitäten, ungünstige Altersstruktur der Belegschaft, mangelnde Eigenkapitalausstattung, Altlasten usw.).

Nach unseren Befunden (vgl. Kap. IV und zusammenfassend Abschnitt 1 in diesem Kapitel) haben diese Betriebe somit nur sehr begrenzt von den "einigungsbedingten Vorteilen" profitieren können, und auch die regional-spezifischen Voraussetzungen haben sich bei ihnen eher als Handikap denn als günstige Ausgangschancen herausgestellt. Gleichwohl ist ihre Bindung an die Region naturgemäß groß; sie bleibt die Basis, von der aus sie auch unter sich verschlechternden Rahmenbedingungen (etwa wachsenden Lohnkosten) versuchen müssen, ihre z.T. erst rudimentär aufgebauten Lieferbeziehungen innerhalb von Produktionsnetzen der Automobilindustrie zu stabilisieren.

Damit geht es diesen Betrieben nicht darum, die vielbeschworene Marktfähigkeit zu gewinnen und zu sichern, sondern es geht um die Erlangung und Sicherung der "Netzfähigkeit", die durch die eigentümliche Struktur der Automobilproduktion vorgegeben ist. Diese vollzieht sich, wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, in komplexen - Regionen und Länder übergreifenden - Produktionsnetzen, in die auch Zulieferunternehmen, hierarchisch gegliedert vom Systemlieferanten bis zum einfachen Teileproduzenten, eingebunden sind. Das bedeutet, daß auch die Zulieferunternehmen nicht unverbunden nebeneinanderstehend und als isolierte Wirtschaftsein-

heiten autonom am Markt agieren. Sie operieren vielmehr als jeweilige Glieder einer (oder mehrerer) Produktions- und Wertschöpfungsketten. Nicht an abstrakten Absatzmärkten und deren antizipierter Aufnahmefähigkeit, nicht an den über Marktforschung und Marketing sich erschließenden (potentiellen) Kundenwünschen haben sich die Produkt- und Leistungsangebote der Zulieferunternehmen zu orientieren, sondern an den spezifischen, durch die Einbindung in die komplexen Produktionszusammenhänge von Wertschöpfungsketten vorgegebenen Aufgaben. Ihr "Markt" ist die ihnen nachgelagerte Produktionsstufe mit ihren spezifischen Anforderungen, die sie an das vorgelagerte Produkt stellt. Marktfähigkeit ist somit Netzfähigkeit. Dies bedeutet für die Zulieferer zweierlei:

- zum einen ein Erschwernis, eine Einschränkung, denn es gilt, in vermachete, relativ geschlossene "Märkte" (Produktionsnetze) hineinzukommen bei erschwerten Zugangsbedingungen,
- zum anderen bedeutet es aber auch eine Chance, denn die Märkte sind nicht diffus, sondern in ihren Anforderungen relativ klar umrissen. Sie sind strukturiert, haben unterschiedliche Ebenen mit heterogenen, aber teilweise komplementären Produktionsstrukturen. Sie eröffnen demnach - zumindest im Prinzip - unterschiedlichen Betrieben verschiedene Einstiegsmöglichkeiten, sich entsprechend des eigenen Produktes und der eigenen Fertigungsmöglichkeiten in den Produktionsnetzen zu etablieren - allerdings auf durchaus unterschiedlicher hierarchischer Stufenleiter.

Für thüringische Automobilzulieferer bedeutet dies, daß sie in ihren absatzstrategischen Überlegungen - allein oder im Verbund - darauf zielen müssen, mit ihren Produkten und Leistungen sich in solchen Produktionsnetzen zu verankern. Daß die Voraussetzungen hierzu nicht besonders günstig gewesen sind, wurde in Kapitel IV ausführlich dargestellt.

Nach den bislang vorliegenden Befunden ist allerdings kaum zu erwarten, daß sich dieser Typus von Zulieferbetrieb an der Spitze der Zulieferpyramide, als Systemlieferant, wird etablieren können.¹⁹ Dies hängt angesichts der ständig wachsenden Anforderungen an diese nicht nur von seinen fehlenden Voraussetzungen ab, sondern auch davon, daß diese zunehmend nur noch von weltweit operierenden Zulieferunternehmen und deren Zweigwerken erfüllt werden können, die zudem als Folge der drastischen Redu-

19 Dies bedeutet nicht, daß es einzelnen Betrieben, möglicherweise im Verbund mit anderen und unter Federführung eines etablierten (West-)Unternehmens, nicht doch gelingen kann, in diese Region aufzusteigen.

zierung der Zahl der Direktlieferanten der Automobilhersteller selbst einem verschärften Selektionsprozeß unterworfen werden.

Dies bedeutet, daß die eigenständigen thüringischen Zulieferer in ihrer Mehrheit, wenn sie denn überleben wollen, einen Platz in den nachgeordneten Zulieferbereichen einnehmen und halten müssen.²⁰ Für ihre Situation günstig wirkt sich dann aus, daß Systemlieferanten - neben der Aufrechterhaltung einer know-how-sichernden Kernfertigung - sich vorwiegend zu Montagebetrieben entwickeln und deshalb in wachsendem Maße selbst auf qualifizierte Unterlieferanten angewiesen sind. Diese werden nun ihrerseits wiederum verstärkt in Entwicklungs-, Qualitätssicherungs- und logistische Prozesse eingebunden. Diese verstärkte strukturelle und funktionale Vernetzung macht den Ausbau der Beziehungen zwischen Systemlieferanten und ihren Sublieferanten in quantitativer und qualitativer Hinsicht erforderlich, die auch durch räumliche Nähe begünstigt wird.

Die Lieferanten komplexer Systeme in der Region Eisenach beziehen zwar als Zweigwerke international operierender Konzerne mit globalen Beschaffungsstrategien bislang noch in erheblichem Ausmaß Teile von ausländischen Unterlieferanten. Nach allen Aussagen wird dieser Zustand aber von den Systemlieferanten selbst als funktional nicht immer befriedigend erachtet. Bei vergleichbarem Leistungs- und vor allem Kostenangebot wäre eine Bevorzugung regionaler Sublieferanten durchaus denkbar.

Durch die in die Zulieferkette weitergereichten Anforderungen an Komplexität und Qualität des Produkts, die engere logistische Vernetzung der Produktions- und Wertschöpfungsstufen steigen die Anforderungen auch an die den Systemlieferanten nachgeordneten Zulieferer. Die Sublieferanten der Systemhersteller werden selbst komplexere Teile/Module mit hohen Qualitätsanforderungen in enger werdender Abstimmung mit ihren Abnehmern produzieren. Die thüringischen eigenständigen Zulieferer werden u.E. dies nur bewältigen können, wenn verstärkt vertikale Kooperationsbeziehungen zu den Systemlieferanten und horizontale Kooperationsverbünde, "Modulpartnerschaften" mit anderen Sublieferanten aufgebaut werden, in denen vor allem auch die heterogenen Potentiale komplementärer Fertigungsstrukturen genutzt werden.

20 Dieser hier formulierten Tendenzaussage widerspricht u.E. auch nicht die Tatsache, daß nach unseren Erhebungen bislang mehr Zulieferunternehmen der Region Lieferbeziehungen zu allen möglichen Fertigungsstandorten der Automobilindustrie als zum Hersteller in Eisenach haben. Dabei geht es jedoch nicht um die Lieferung von Systemen, sondern um vergleichsweise einfache, gering komplexe Teile. Es ist deshalb zu erwarten, daß im Zuge der Reduzierung der Direktlieferanten diese Zulieferer tendenziell eher Sublieferanten von Systemanbietern werden.

Diese könnten aufbauen auf dem schon oben erwähnten Tatbestand, daß die meisten Zulieferer dieses Typs vor der Einigung im oder über das Kombinat vermittelt komplementär mit ihren jeweiligen Fertigungsaufgaben und Teilprodukten aufeinander bezogen waren. Soweit sie an diesen früheren Aufgaben nach der Wende anknüpften - und die technische Ausstattung und die Qualifikation des verbliebenen Personals ließen ihnen im großen und ganzen gar keine andere Wahl - ließen sie sich nutzen für den Aufbau strategischer Allianzen. Wenn die Betriebe schon nicht als einzelne überlebensfähig sein sollten, so hätten sie möglicherweise im stärkeren Kooperationsverbund eine Überlebenschance, wenn es gelingt, durch gezielte Fördermaßnahmen gerade die Komplementarität der Produkte noch stärker auszubauen. Entsprechend vieler Zulieferinitiativen der Altbundesländer ginge es darum, die Betriebe in die Lage zu versetzen, wenn schon nicht gemeinsam ein "System" zu entwickeln und die Systemführerschaft zu übernehmen, so doch wenigstens im nachgelagerten Bereich durch "Modulpartnerschaften" Netzfähigkeit zu erreichen.

Konkret bedeutet dies die Notwendigkeit, Bedingungen zu schaffen, daß in den Betrieben das erforderliche FuE-Potential aufgebaut werden kann, daß entsprechend qualifizierte Belegschaften auch für die Fertigung bereit gestellt werden, daß Koordinationsaufgaben von überbetrieblichen Akteuren übernommen werden, daß der notwendige Technologietransfer funktioniert usw. Zu denken ist hier auch an länderübergreifende Aktivitäten, die in die Modulpartnerschaften vorab auch gezielt Möglichkeiten der Einbindung von Partnern aus Niedriglohnländern überprüfen, um durch die Nutzung deren besonderer Potentiale eine ungeplante Abwanderung von Fertigungsbereichen zu vermeiden und dennoch die Konkurrenzfähigkeit der Modulpartner längerfristig zu sichern.

(5) Als ein wichtiger Bestandteil des bislang Erreichten gilt neben den etablierten produzierenden Unternehmen im Automobilbereich der darauf bezogene Dienstleistungssektor. Allerdings dürfte man sich in dieser Hinsicht keinen Illusionen hingeben: Der Fortbestand der produktionsbezogenen Dienstleistungen ist gebunden an die Existenz der jetzigen Werke. Sie können ohne Expansion der Betriebe nicht ausgeweitet werden. Die Zunahme der Beschäftigung im produktionsnahen Dienstleistungsbereich geht zudem in den meisten Fällen mit einer entsprechenden Reduzierung der entsprechenden Arbeitsaufgaben in den Betrieben und Unternehmen einher (Nullsummenspiel). Die neuen Agglomerationen von Dienstleistungen in eigenständigen Unternehmen erschließen z.T. neue Rationalisierungsreserven, wodurch per saldo durch die Auslagerungen von Dienstleistungen aus den produzierenden Betrieben eher ein weiterer Beschäftigungsabbau

erfolgt. Die Dienstleistungen bleiben zwar regional gebunden, aber auch hier werden die wichtigeren Aufgaben von Zweigniederlassungen international agierender Dienstleistungsunternehmen abgewickelt, die auch bestimmte Leistungen in diesem Sektor durch Global-sourcing-Strategien einer weltweiten Konkurrenz aussetzen.

Zwar zählen viele Bereiche dieser Dienstleistungen zum Handwerk, aber der gegenwärtige Boom im Handwerksbereich stützt sich weniger auf eine Ausweitung der produktionsnahen Dienste, sondern primär auf andere Bereiche, die absehbare Einbrüche erleiden werden.

Exkurs

Das Handwerk - ein Wachstumsmotor für Thüringen?

Als der beispielhafte Wachstumsmotor stellt sich in den neuen Bundesländern insgesamt und speziell in Thüringen das Handwerk dar. "Die Zahl der Beschäftigten im ostdeutschen Handwerk ist im Zeitraum 1989 bis 1993 von 426.000 auf 950.000 gestiegen. Hieraus errechnet sich ein jahresdurchschnittliches Wachstum von 22,2 %" (RWI 1994, S. 25). Der **Betriebsbestand** stieg von insgesamt 116.737 am Jahresende 1990 auf 152.369 am Jahresende 1993, in Thüringen wuchs die Zahl der Handwerksbetriebe im gleichen Zeitraum von 20.353 auf 25.758. Der Umsatz des ostdeutschen Handwerks wird für 1993 auf 97 Mrd. DM geschätzt. Bezüglich der Produktivität wird davon ausgegangen, daß 1993 82 % des Westniveaus erreicht wurden.²¹

Bei der "**regionalen Handwerksdichte**" gehört Thüringen inzwischen mit 82 Handwerksbetrieben je 10.000 Einwohner ins Spitzenfeld. Deutlich höhere Werte erreichen nur Bayern, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, während Länder wie Nordrhein-Westfalen oder Niedersachsen, aber auch Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt, erheblich niedriger liegen (ebd., S. 29). Setzt man die Zahl der im Handwerk beschäftigten Arbeitskräfte in Relation zur Einwohnerzahl, so weist **Thüringen** mit 63 pro 1.000 ebenfalls einen relativ hohen Wert auf (gegenüber Brandenburg mit 60, Mecklenburg-Vorpommern mit 48, Sachsen-Anhalt mit 47, Berlin-Ost mit 39). Spitzenreiter ist hier Sachsen mit 69 Handwerksbeschäftigten pro 1.000 Einwohner (ebd., S. 28).

21 Die verwendeten Daten stammen aus dem RWI-Handwerksbericht 1994. Zu beachten ist dabei, daß "die quantitative Analyse des ostdeutschen Handwerkes weiterhin durch die unbefriedigende Datenlage erschwert" wird (RWI 1994, S. 23).

Zwar wird davon ausgegangen, daß der Wachstumsprozeß im ostdeutschen Handwerk anhalten wird (jedoch mit gegenüber den fünf vorausgegangenen Jahren wesentlich verringertem Tempo), allerdings - und das ist für den hier interessierenden Kontext besonders wichtig - bei sehr unterschiedlicher Beteiligung der einzelnen Handwerksbranchen: "Wachstumsträger sind weiterhin die Bauhandwerke, für die auch 1994 beträchtliche Umsatz- und Beschäftigungszuwächse zu erwarten sind (reale Zunahme des Umsatzes 15 %)" (ebd., S. 31). Demgegenüber werden die Wachstumschancen der Investitionsgüter- und der Konsumgüterhandwerke als erheblich geringer eingeschätzt.

Alles in allem kann mit Recht konstatiert werden, daß das Handwerk für die neuen Bundesländer insgesamt und vor allem für Thüringen, wo die Beschäftigung im Handwerk mittlerweile die in der Industrie übertrifft (rund 150.000 Beschäftigte im Thüringer Handwerk zur Jahresmitte 1994 (Thüringer Allgemeine vom 17.6.1994) gegenüber 121.000 Beschäftigten in der Industrie zum Jahresende 1993 (Mitteldeutsche Allgemeine vom 4.12.1993), eine besonders herausgehobene Rolle in wirtschaftlicher und vor allen Dingen in beschäftigungspolitischer Perspektive spielt.

Trotz der zweifellos alles in allem günstigen Aussichten dieses Wirtschaftszweiges wäre es aber unangemessen, zu sehr oder gar ausschließlich hierin die Perspektiven für die Lösung der gravierenden Beschäftigungsprobleme zu sehen und dies aus mehreren Gründen: Zum einen wird das Handwerk in Ostdeutschland - wie auch in den alten Bundesländern - als relativ arbeitsintensiv produzierender Wirtschaftszweig durch das Umverteilungssystem benachteiligt (auf die Potentiale, die eine Politik zum Abbau der Benachteiligung arbeitsintensiver Produktion mit sich bringen würde, wird in Kapitel VI eingegangen); zum anderen stößt das Wachstum des Handwerks zunehmend an Grenzen, wenn nicht ein entsprechender dauerhafter Nährboden durch ein lebensfähiges wirtschaftliches Umfeld entsteht. Transferzahlungen - die den bisherigen Wachstumsprozeß stark begünstigt haben - können eine eigenständige wirtschaftliche Basis für das Handwerk auf Dauer nicht ersetzen.²²

22 "Die Abkoppelung der ostdeutschen Wirtschaftsentwicklung von der konjunkturellen Talfahrt in Westdeutschland erklärt sich aus einer außergewöhnlichen Konstellation, für die vor allem die hohen öffentlichen Transfers von West nach Ost kennzeichnend sind. Auf Basis der Einkommenstransfers wurden insbesondere das Baugewerbe und - an zweiter Stelle - die Dienstleistungssektoren zu Trägern der wirtschaftlichen Expansion in den neuen Bundesländern. Die handwerkliche Bauwirtschaft hat kräftig am Aufschwung des Bausektors partizipiert" (ebd.).

Darüber hinaus ist der derzeitige Handwerksboom - der vor allem ein Boom bestimmter Branchen ist - Ausdruck einer strukturellen Schieflage, die mittelfristig erhebliche Anpassungsprobleme für genau die Gewerke heraufbeschören kann, die sich derzeit und scheinbar dauerhaft auf der Sonnenseite der Konjunktur bewegen. Aufgrund der skizzierten Trends besteht nämlich die Gefahr, daß sich eine atypische Zusammensetzung der Wachstumsbranche "Osthandwerk" verfestigt. Diese ist dadurch charakterisiert, daß vor allem in den Bereichen rasch erhebliche Kapazitäten geschaffen werden, in denen es einen besonders virulenten (Nachhol-)Bedarf gab und gibt, also nicht zuletzt im Bauhandwerk und benachbarten Gewerken. Es ist daher absehbar - und entsprechende Recherchen vorausgesetzt auch zweifellos relativ genau prognostizierbar -, wann in bestimmten Handwerkszweigen massive Überkapazitäten auftreten und dort Arbeitsplätze verloren gehen werden. Das wird dann der Fall sein, wenn der Nachholbedarf abgebaut ist (also wenn beispielsweise die bauliche Sanierung und Modernisierung weitgehend abgeschlossen sind) und die Nachfrage sich auch in den jeweiligen Handwerken auf dem in den Altländern üblichen Niveau einpendeln wird. Diese Situation wird sich zweifellos nicht schlagartig und synchron für alle jetzt begünstigten Handwerke einstellen. Außerdem werden der Verlauf und das Ausmaß von einer Reihe nicht exakt prognostizierbarer Faktoren abhängen. So u.a. davon, wie weit es z.B. den entsprechenden Branchen gelingt, nicht nur Nachholbedarf abzudecken, sondern möglichst nahtlos auch die Nachfrage nach zukunftssträchtigen Leistungen in Gang zu bringen (beispielsweise wie weit es dem Elektro- bzw. Sanitär-, Heizungs- und Klimahandwerk gelingt, den Bedarf an sonnenbetriebenen Anlagen zur Strom- oder Warmwasserbereitung oder zur Regenwassernutzung zu wecken).

Gleichwohl ist in jedem Fall damit zu rechnen, daß es nach Abbau des Nachholbedarfs zu erheblichen strukturellen Problemen kommen wird, zumal dann, wenn sie sich zeitlich mit einer früher oder später wieder zu erwartenden Rezessionsphase überlagern sollten.

Abzuleiten ist daraus zweierlei: Zum einen, daß es ausgesprochen sinnvoll wäre, sich frühzeitig mit diesen absehbaren Anpassungsproblemen im Handwerk zu befassen und Ansätze zu ihrer Lösung zu entwickeln; zum anderen ist daraus die Schlußfolgerung zu ziehen, daß auch der Handwerksbereich allein - bei all seiner großen und möglicherweise steigenden Bedeutung - nicht und schon gar nicht auf Dauer in der Lage sein wird, das Arbeitsplatzdefizit in Thüringen und in den neuen Ländern zu beseitigen.

4.2 Gibt es eine realistische Perspektive, den Automobilstandort Eisenach auszuweiten?

Für die überschaubare Zukunft sind die Aussichten auf eine nennenswerte Ausweitung der Automobilwirtschaft und insbesondere der Zulieferindustrie in der Region Eisenach - aber auch generell in Thüringen - unter den obwaltenden Bedingungen der globalen Restrukturierung der Automobilindustrie u.E. als ziemlich gering einzuschätzen. Wenn eine Ausweitung jedoch zumindest ansatzweise gelingen soll, ist sie an bestimmte Voraussetzungen geknüpft.

Der Neuaufbau der Automobil- und -zulieferunternehmen in Thüringen wie auch insgesamt in den neuen Bundesländern erfolgte unter den besonderen historischen Bedingungen der deutschen Einigung und den damit verbundenen Chancen, die den investierenden Westunternehmen geboten wurden. Bei der Darstellung der Motive, die die Adam Opel AG bewogen haben, in Eisenach ein Montagewerk modernsten Zuschnitts zu errichten, ist neben den absatzpolitischen Überlegungen (rasche Bedienung des erwarteten Nachholbedarfs in den neuen Ländern und bessere Erschließung des sich öffnenden Ostmarkts) eine Reihe von Gründen angeführt worden, die

- zum einen mit den besonderen strukturellen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen in der Region, also ihren spezifischen Standortvorteilen (Rekrutierungsmöglichkeiten, Qualifikationsstrukturen, Lohnkosten, Gewerbeflächen, Infrastruktur usw.), und
- zum anderen mit der öffentlichen Subventions- und Förderpolitik und ihrer unbürokratischen Umsetzung zu tun haben.

Soweit westliche Zulieferunternehmen gefolgt sind und ebenfalls Zweigwerke errichtet oder privatisierte Betriebe übernommen haben, folgten sie grosso modo ähnlichen Überlegungen und konnten auch in vergleichbarer Weise die besonderen Bedingungen nutzen.

Auch wenn der ökonomische und soziale Transformationsprozeß bei weitem noch nicht abgeschlossen ist und auch die eingeführten sozialen und ökonomischen Hilfsprogramme weiterhin bestehen, so verändern sich manche Voraussetzungen, und viele Bedingungen in der Region beginnen, ihre Wirksamkeit zu verlieren:

- Die Erschließung der osteuropäischen Länder als kommende Absatzmärkte ist wegen der dortigen ökonomischen Entwicklungen bei weitem nicht mit der Dynamik wie erwartet eingetroffen. Mengenmäßig relevante Lieferungen aus westlichen Standorten (in diesem Falle auch aus Thüringen oder Sachsen), die Kapazitätserweiterungen erforderlich machen, sind kaum kurzfristig zu erwarten. Auch wenn als Absatzmarkt für westliche Standorte somit wenig interessant, so bieten diese Länder nach dem Fallen des Eisernen Vorhangs doch eine Perspektive, und zwar die künftiger Produktionsstandorte. In diesen neuen Standorten können wie in Ostdeutschland nach der "Wende" - wenn auch möglicherweise zu noch günstigeren Bedingungen - neue Produktions- oder Montageanlagen errichtet werden. Es dürfte schwierig für deutsche Standorte werden, hier konkurrieren zu können. Ob von diesen neuen Automobilwerken westliche und damit auch thüringische Zulieferer werden profitieren können, wird auch davon abhängen, inwieweit dort Beziehungen zu örtlichen Zulieferern aufgebaut werden bzw. im Rahmen von "local-content"-Vereinbarungen aufgebaut werden müssen. Es wird auch davon abhängen, ob ähnlich wie in Eisenach größere transnational agierende Konzerne Zweigwerke errichten und ob im Rahmen des erweiterten Global-sourcing westliche (deutsche) Zulieferer überhaupt zum Zuge kommen. Es ist kaum damit zu rechnen, daß hier thüringische Unternehmen von vornherein in einer wesentlich besseren Ausgangssituation sind als andere westliche Zulieferer. Allerdings ergibt sich für Unternehmen, die aus der ehemaligen DDR-Automobilindustrie hervorgegangen sind, - theoretisch - die Chance, anknüpfend an mögliche alte Beziehungen im Rahmen der ehemaligen RGW-Kooperationen, mit örtlich ansässigen potentiellen Zulieferbetrieben Kooperationsverbünde einzugehen, um auf diese Weise am Aufbau der neuen Standorte in den osteuropäischen Ländern zu partizipieren. Ob dies jedoch zu einem zusätzlichen Aufschwung in Thüringen oder "lediglich" zu einer weiteren Stabilisierung der betreffenden Unternehmen führen könnte, bleibt aber u.E. offen. Außerdem dürfte mit jedem Jahr, das bis zu einer Verwirklichung solcher Kooperationsverbünde verstreicht, zumindest die personelle Basis für solche Aktivitäten immer dünner werden.
- Bereits in den Überlegungen zur Stabilisierung des Bestehenden wurde darauf eingegangen, daß die besonderen regionalen und strukturellen Vorteile in den Jahren nach der Einigung an Wirkungskraft verlieren. Ein erwünschter Ausbau der Automobilregion kann mit ablaufender Zeit immer weniger auf die ursprünglich vorhandenen endogenen Potentiale zurückgreifen. Damit gerät auch die Region Eisenach zuneh-

ment in eine Situation, in der sie nicht nur auf einem angepaßten und damit vergleichbaren Niveau mit anderen westlichen Regionen konkurriert, sondern auch der Abstand zu den neuen Konkurrenzstandorten im Osten immer größer wird. Nachlassende Anziehungskraft der Region in den bislang maßgeblichen Feldern, in denen Konkurrenzvorteile wirksam wurden, verschlechtert die Ausgangsbedingungen im Wettbewerb der Standorte, wenn nicht neue Attraktivitätsmerkmale geschaffen werden.

- Es ist absehbar, daß auch das Ausmaß an öffentlicher Subventionierung des Transformationsprozesses an mentale und ökonomische Grenzen stoßen wird. Ein erwünschter Ausbau der Automobilregion müßte aus eigener Kraft erfolgen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Chancen, die Automobilregion auf dem bestehenden, gemessen an der Situation vor der Einigung immer noch extrem niedrigen Niveau zu stabilisieren, zwar gewisser Anstrengungen bedarf, aber nicht aussichtslos erscheint. Allerdings kann der sich schon in den letzten Jahren abzeichnende, nun aber voll entbrannte Konkurrenzkampf in der Weltautomobilindustrie, in der es kaum noch ums Überleben einzelner nationaler Automobilhersteller, sondern um die Fortexistenz international operierender Wertschöpfungsketten geht, auch nachhaltig die Region Eisenach erschüttern.

Ein nennenswerter Ausbau der Automobilindustrie in der Region scheint uns wenig wahrscheinlich zu sein. Die beschleunigte internationale Restrukturierung der Industrie, die zunehmende Globalisierung der Beziehungen und Abhängigkeiten, die wachsende Bedeutung der osteuropäischen Staaten lassen eine zunehmende Bedeutung des Standorts Eisenach/Thüringen, insbesondere nach dem Wegbrechen vorhandener Potentiale und früher vorhandener regionaler Vorteile, als wenig wahrscheinlich erscheinen. Um so notwendiger ist es, nach potentiellen Alternativen Ausschau zu halten und entsprechende Konzepte zu entwickeln. Dazu wollen wir im folgenden Kapitel einen ersten Beitrag liefern.

VI. Mehr Arbeitsplätze für Thüringen - in der Automobilwirtschaft und wo noch?

1. Jenseits des regionalen Unter-(Über-)bietungswettbewerbs - Überlegungen zu einer zentraleuropäischen Automobilproduktionslandschaft

Die Gründe, die dafür maßgeblich sind, daß unter den Bedingungen sich verschärfender Konkurrenz auf dem Weltmarkt und bei erheblichen, tendenziell weiter ansteigenden Überkapazitäten in der gesamten Automobilproduktion und unter den "vor Ort" gegebenen Voraussetzungen nicht damit zu rechnen ist, daß sich die Einbindung regionaler Zulieferer in das Produktionsnetzwerk des Opel-Standorts Eisenach kategorial erhöhen wird, wurden in den vorausgegangenen Kapiteln diskutiert (Kap. II, IV, V).

Gezeigt wurde auch, daß - unbeschadet der Tatsache, daß die Förderung horizontaler Kooperation (zwischen Zulieferern) wie vertikaler Kooperation (zwischen Lieferanten und ihren Abnehmern) ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Wettbewerbsposition sein kann - ein unkoordinierter, auf wechselseitiges Überbieten setzender, regional ausgerichteter Wettlauf, z.B. zwischen Bundesländern, die jeweilige Position im Kampf um Arbeitsplätze über eine Förderung vorhandener Unternehmen oder über Anreize zur Schaffung neuer Produktionsstätten zu verbessern, kaum als zielführend anzusehen ist (Kap. V, Abschnitt 3). Das gilt insbesondere aus der Perspektive eines neuen Bundeslandes, das sich zum einen mit der Situation konfrontiert sieht, daß es kaum (noch) potentiell wettbewerbsfähige Unternehmen gibt, bei denen man erfolgversprechende Maßnahmen des Bestandsschutzes ergreifen könnte (im Vergleich zur Neuansiedlung immer noch der weniger aufwendige und oft vermutlich erfolgsträchtigere Ansatz), und daß man deshalb aufgrund des weitgehenden Zusammenbruchs der ehemaligen Zulieferstrukturen vorrangig auf die Schaffung neuer Betriebe verwiesen wäre. Zum anderen sind die "endogenen Finanzierungspotentiale" hier weit beschränkter als in den wichtigsten westlichen Bundesländern mit Automobilproduktions- und Zulieferschwerpunkten. Gleichzeitig dürfte die Mobilisierung von Mitteln, die aus innerdeutschen Transferzahlungen oder EU-Fonds stammen, für solche Zwecke zunehmend auf Widerstände aus den Altländern stoßen und politisch auf Dauer - wenn überhaupt - immer schwerer durchsetzbar sein. Die aktuellen Diskussionen über den Solidaritätszuschlag, die Verwendung (resp. Verschwendung) von Transferzahlungen usw. zeigen dies mehr als deutlich.

Vor diesem Hintergrund müssen Versuche, mit Aktivitäten auf partikularer Ebene unerwünschten Folgen des Wettbewerbs in der Triade gegenzusteuern, notwendig zu kurz greifen. Daher soll der Frage nachgegangen werden, ob nicht weiterführende, weniger "provinzielle" Konzepte denkbar - und möglicherweise erfolgversprechender - sind. Allerdings wird damit der Rahmen, den sich die Studie über das regionale Umfeld des Automobilstandortes Eisenach ursprünglich gestellt hat, weit überschritten.

Angesichts der an den ursprünglichen Erwartungen gemessenen begrenzten Auswirkungen der Neuansiedlung des Werkes Eisenach (und erst recht angesichts des mittlerweile eingetretenen Arbeitsplatzabbaus) scheint eine derartige Ausweitung aber nicht nur legitim, sondern dringend geboten.

Das heißt aber selbstverständlich zugleich, daß diese stark erweiterte Thematik im Rahmen des dafür in keiner Weise ausgelegten Projektes nicht erschöpfend abgearbeitet werden kann. Vielmehr ist es nur (aber immerhin) möglich, auf Grundlagen, die sowohl im Vorhaben selbst, nicht zuletzt aber in anderen Kontexten erarbeitet wurden, einige Überlegungen anzustellen, wie ein solches breiter angelegtes Konzept aussehen könnte.

1.1 Perspektiven einer zentraleuropäischen Automobilproduktionslandschaft (ZEAL)

Will man die "Kirchturmpolitik" im Bereich der Förderung der Automobilwirtschaft (vgl. dazu den Abschnitt 3.2 über die Zulieferinitiativen westlicher Bundesländer in Kapitel V) überwinden, so stellt sich bei der Entwicklung von Perspektiven für eine regionen- und nationenübergreifende Kooperation in der Automobilindustrie als erstes die Frage, welche Regionen sinnvollerweise an einer solchen Kooperation beteiligt werden könnten.

Zweifellos spielt der Gesichtspunkt der "Nachbarschaft" (geographische Überschaubarkeit und Kompaktheit der beteiligten Regionen) die Rolle einer Grundvoraussetzung, die aber durch eine ganze Reihe weiterer Aspekte ergänzt werden muß, wenn ein derartiger Ansatz erfolgversprechend sein soll. Als solche Bedingungen zu nennen wären in diesem Zusammenhang u.a. folgende Aspekte:

- Soweit es um eine nationenübergreifende Zusammenarbeit gehen soll, ist es von großer Bedeutung, daß der wirtschaftliche Austausch zwischen den beteiligten Ländern nicht durch administrative oder tarifäre Hindernisse erschwert wird (resp. daß es vor Anlauf der Kooperation gelingt, solche Hürden zu beseitigen).

- Von substantiellem Gewicht ist ebenfalls, daß es funktionsfähige Infrastrukturen (Bahn- und Straßenverbindungen, Kommunikationsnetze) usw. gibt bzw. diese ebenfalls vergleichsweise kurzfristig geschaffen werden können.
- Sehr wichtig ist es weiterhin, daß die Kommunikation und Kooperation nicht durch massive Sprachbarrieren beeinträchtigt wird.
- Außerdem gilt, daß die Zusammenarbeit umso leichter zustandekommen wird, je intensivere Austauschbeziehungen (nicht nur im wirtschaftlichen Bereich) bereits vorab bestehen.
- Ausdrücklich sinnvoll ist es, die konkreten Ansatzpunkte für eine übergreifende Kooperation jeweils auf überschaubaren regionalen bzw. lokalen Ebenen zu wählen, da es auf diese Weise sehr viel besser als mit einer ausschließlich oder primär national oder übernational ansetzenden Politik gelingt, die jeweiligen Potentiale vor Ort zu mobilisieren.

Die Kritik an den bisherigen Zulieferinitiativen u.ä. richtet sich daher explizit nicht darauf, daß hier "vor Ort" angesetzt wird, sondern darauf, daß dieser sinnvolle Ausgangspunkt oft in einer provinziellen "Kirchturm-Standortpolitik" verharret und nicht in einer übergreifenden kooperativen Orientierung aufgehoben wird.

Wie aber kann - unter den wirksamen und gewollten Bedingungen marktwirtschaftlichen Wettbewerbs - eine derartig übergreifende kooperative Orientierung zustandekommen?

Aussicht auf Erfolg kann ein derartiger regionenübergreifender Ansatz offensichtlich nur haben, wenn sich **gemeinsame Interessenlagen** identifizieren lassen, die die - vermutlich in den denkbaren Konstellationen ebenfalls zu erwartenden - konkurrenziellen Momente an Bedeutung klar übertreffen.

Legt man die angesprochenen Kriterien zugrunde, so zeigt sich, daß bei einem solchen länderübergreifenden Ansatz neben Thüringen insbesondere Sachsen und Bayern innerhalb der Bundesrepublik sowie ggf. Österreich, Tschechien beteiligt werden könnten.¹

1 Eine geographische Abgrenzung einer solchen Automobilproduktionslandschaft kann zweifellos nicht vorab festgelegt werden, sondern sie kann sich nur im Verlauf von Gesprächen zwischen den Beteiligten und auf Basis sukzessive differenzierter und

Damit stellt sich zunächst die Frage nach bestehenden oder zu schaffenden gemeinsamen Interessenlagen der einzubeziehenden Länder und Regionen bezüglich der Entwicklung **aller** mit dem System Automobilproduktion verbundenen Branchen.² Um hier zu einer fundierten Einschätzung zu gelangen, wäre als erster Schritt eine **exakte Analyse der jeweiligen derzeitigen regionalen Situation** vorzunehmen und allen Beteiligten verfügbar zu machen.

Dabei müßte es u.a. um die derzeitige Art der Einbindung in das Gesamtsystem Automobilproduktion, um das bestehende und das mögliche Produktionsprogramm der jeweiligen Automobilstandorte und um das Spektrum der vorhandenen Zulieferindustrie und ihrer Produkte sowie ihrer Entwicklungspotentiale gehen. Notwendig ist weiter die Ermittlung des Stellenwerts der jeweiligen Standorte innerhalb übergreifender Konzernstrukturen und auf dem Automobilsektor insgesamt, eine Rekonstruktion der derzeitigen Lieferströme, die Ermittlung ihrer Komponenten und Bestimmungsgrößen usw. Ferner wäre die Entwicklung von Szenarien über künftige Veränderungen unter Zugrundelegung bestimmter Ausgangsannahmen sinnvoll.

Erst auf der Basis solcher umfassender Informationen wird es möglich sein, erfolgversprechende Kooperationsmodelle zu konzipieren und sie im Dialog mit den beteiligten Akteuren weiterzuentwickeln. Mit der detaillierten Ausarbeitung und erst recht mit der Umsetzung eines solchen Konzepts wäre der Rahmen des auf eine Region ausgerichteten Ausgangsvorhabens natürlich vollends gesprengt. An dieser Stelle kann daher nur versucht werden, Ansatzpunkte für ein solches Konzept zu skizzieren und sie - auf dem Hintergrund ggf. weiter zu konkretisierender und detaillierender Informationen über die Voraussetzungen in den einzelnen einzubeziehenden Regionen - soweit als möglich zu veranschaulichen.

Vorauszuschicken ist weiter, daß es zwar angesichts der Komplexität der zu untersuchenden Sachverhalte aus wissenschaftlicher Sicht absolut legitim

verlässlicher werdender Informationen herausbilden. Daher an dieser Stelle nur einige grob umrissene Grundinformationen zur Konkretisierung einer möglichen Gestalt: Würde man z.B. ein "Viereck" mit den Eckpunkten Eisenach, Kattowitz, Budapest, München bilden, wären die Thüringer und die Sächsischen Automobil- und Zulieferstandorte, ganz Tschechien, Teile der entsprechenden polnischen (nicht Warschau) und der relevanten österreichischen Regionen (Linz, Wien) und ebenso das Gros der bayerischen Automobilwirtschaft eingeschlossen. Die Ausdehnung in West-Ost-Richtung von Eisenach bis Kattowitz beträgt ca. 650 km, von München bis Budapest etwa 550 km. In Nord-Süd-Richtung liegen die Entfernungen von Eisenach nach München und von Kattowitz nach Budapest jeweils bei etwa 350 km.

- 2 Hier erfolgt zunächst eine Beschränkung auf den Pkw-Bereich. Dafür spricht, daß bei Opel in Thüringen nur Pkws gefertigt werden (im Nfz-Bereich gibt es bekanntlich noch Multicar in Waltershausen), daß auch VW in Mosel nur Pkws baut, daß sich die bayerischen Hersteller ausschließlich mit Pkws befassen (VW an anderen Standorten, Ford und Mercedes Benz - die Unternehmen mit hohem Stellenwert - dagegen haben auch Nutzfahrzeuge).

wäre, zunächst in einem vorgelagerten Schritt eine breiter angelegte Analyse vorzusehen (insbesondere auch, was die Situation in den östlichen Nachbarländern angeht), weil diese als eine unabdingbare Voraussetzung für die Entwicklung entsprechender sachgerechter Konzepte angesehen werden kann. Angesichts des enormen Problemdrucks wird sich eine derartige, an sich wünschenswerte Abfolge aber kaum völlig durchhalten lassen.

Es wird daher darauf ankommen, ein **Verfahren** zu finden, das in einem **interaktiven Prozeß** sicherstellt, daß **schon während der Analysephase Schritte in Richtung auf eine Umsetzung** unternommen und die Ergebnisse der Untersuchungen dann ständig in den Prozeß der Generierung eines derartigen kooperativen Ansatzes eingespeist werden.

1.2 Wann kommt es zu Kooperation unter Konkurrenten?

Wenn es um die Kooperation mehrerer, teils tatsächlich, teils zumindest potentiell miteinander u.a. um Investitionen und Arbeitsplätze konkurrierender Länder oder Regionen geht, rückt - wie bereits angedeutet - zwangsläufig sehr schnell die Frage in den Vordergrund, woraus sich, zumindest auf bestimmten Feldern, eine gemeinsame Interessenlage konstituieren könnte.

Zwei wichtige Faktoren, die als "konsensstiftend" in diesem Sinne angesehen werden können, sind an dieser Stelle zu erwähnen:

(1) Der eine Sachverhalt - und hier kann auf umfassende Erfahrungen in der Zulieferindustrie in den alten Bundesländern rekurriert werden - ist dann gegeben, wenn sich eine größere **Gruppe von Unternehmen Anforderungen** gegenüberstellt, die sie auf sich **alleingestellt** offensichtlich **nicht** oder nur mit überdimensionierter Anspannung ihrer Potentiale **bewältigen** kann.

(2) Die andere Konstellation, die Kooperationsbereitschaft nachhaltig befördern kann, liegt dann vor, wenn in den einzubeziehenden Regionen komplementär sich ergänzende Produktionsstrukturen entweder bereits vorhanden sind, oder wenn es zumindest Ansatzpunkte gibt, solche synergetischen Formen der Arbeitsteilung zu schaffen.

Zu (1): Unternehmensindividuell nicht zu bewältigenden Anforderungen sahen sich kleinere und mittlere Zulieferer im Bereich der Qualitätssicherung ab Ende der 80er Jahre in den Altländern zunehmend gegenüber (vgl. dazu z.B. Weimer, Mendius 1990; Deiß 1994). In der Konsequenz ging es darum, daß die Unternehmen damit konfrontiert waren, definitiv Aufträge

in großem Umfang (oft in existenzbedrohender Dimension) zu verlieren, wenn es ihnen in vergleichsweise kurzen Zeiträumen nicht gelingen würde, die gestiegenen Anforderungen zu erfüllen.

Diese kritische Situation war maßgeblicher Auslöser für eine Reihe von Kooperationsaktivitäten von Unternehmen, die durchaus auch miteinander im Wettbewerb standen. Zu nennen sind hier beispielsweise **Versuche, die Zusammenarbeit von Lieferanten und Abnehmern im Bereich der Qualifizierung (vertikale Kooperation)** zu verbessern. Sie nahmen ihren Ausgang von dem Faktum, daß sich hinter den von den Abnehmern monierten Qualitätsmängeln insbesondere bei kleineren und mittleren Unternehmen fehlende Qualifikationen der Mitarbeiter verbargen - und zwar mehr noch als die meist auch mitverursachenden Defizite bei den Produktionsanlagen usw.³

Als Beispiel für erfolgreiche **horizontale Kooperation** läßt sich die Entstehung eines **Qualitätszentrums** in Baden-Württemberg anführen, wo steigende Kundenanforderungen, die keiner der Betriebe auf sich allein gestellt hätte einlösen können, letztlich den Anlaß lieferten, daß sich eine Reihe von Betrieben einer Region - allerdings unter tatkräftiger Unterstützung durch eine öffentliche Fördereinrichtung - zusammengeschlossen haben, um ein Qualitätszentrum zu gründen. Auf diese Weise ist es dann gelungen, eine Einrichtung mit hohen technischen Standards zu schaffen, die neben der Möglichkeit, dort Messungen und Materialprüfungen etc. vorzunehmen, sukzessive auch entsprechende Beratungs- und Weiterbildungsleistungen angeboten hat.⁴

Mittlerweile ist auch in Nordrhein-Westfalen ein ähnliches Konzept, bei dem in der Entstehungsphase Mitglieder einer Forschergruppe des ISF beteiligt waren, realisiert worden (vgl. dazu auch Kap. V, Abschnitt 3.2).⁵

-
- 3 Qualifizierungskooperation im Bereich der Automobilproduktion kann sich sowohl horizontal - d.h. zwischen Zulieferbetrieben - abspielen als auch vertikal, d.h. zwischen Lieferanten und ihren Abnehmern. Sie bietet sich vor allem deshalb an, weil gerade kleinere und mittlere Zulieferunternehmen häufig nicht in der Lage sind, entsprechende Schulungsmaßnahmen selbst zu entwickeln und durchzuführen. Die von entsprechenden Einrichtungen angebotenen Kurse und Schulungen sind vielfach zu allgemein gehalten und nicht immer hinreichend auf die Voraussetzungen der in Betracht kommenden Mitarbeiter ausgerichtet. Bei den Abnehmern dagegen gibt es gut ausgestattete Weiterbildungsbereiche, die zudem umfassende Erfahrungen mit der Schulung von Mitarbeitern mit den unterschiedlichsten Bildungsvoraussetzungen haben. Wenn aber Schwierigkeiten mit Kaufteilen nicht zuletzt aus Qualifikationsbedarf bei den Belegschaften der Zulieferer resultieren, dann profitieren alle Beteiligten von Kooperation bei der Qualifizierung. Vorteile sind zu erwarten für den Lieferanten, soweit er über eine derartige Kooperation bei der Weiterbildung seiner Beschäftigten in die Lage versetzt wird, Anforderungen gerecht zu werden, die er erfüllen muß, um sich auf dem Markt zu behaupten. Vorteile für den Abnehmer ergeben sich dann, wenn sich durch Unterstützung von Lieferanten bei der Qualifizierung Qualitätsverbesserungen erzielen und damit Kosten sparen lassen.
 - 4 Eine Dokumentation der Entstehungsgeschichte und eine Analyse der Voraussetzungen, die für den Erfolg des Konzeptes vorhanden waren bzw. geschaffen werden mußten, finden sich bei Weimer, Semlinger 1992, S. 21 ff.
 - 5 Vergleiche dazu ebd., S. 45 ff., sowie Agiplan Aktiengesellschaft, "Verbundinitiative Automobil NRW, Projektskizzenstruktur und ausgewählte Projektbeispiele", Projekt "Zentrum für Qualitätssicherung", Velbert, an dem 62 Klein- und Mittelbetriebe beteiligt sind.

Zu (2): Der andere Fall, bei dem von übergreifenden Kooperationen Verbesserungen für alle Beteiligten erwartet werden können, ist dann gegeben, wenn in den Regionen **komplementär sich ergänzende Industriestrukturen** entweder bereits vorhanden sind oder mit Hilfe entsprechender struktureller Aktivitäten angesteuert werden.

Eine genaue Beurteilung der ins Auge gefaßten ZEAL unter dieser Perspektive setzt sehr detaillierte Recherchen voraus, die im Projektkontext nicht zu leisten waren. Im folgenden kann daher nur eine sehr vorläufige Einschätzung vorgenommen werden.

Betrachtet man die für eine Kooperation in Erwägung zu ziehenden Regionen in den jeweiligen Ländern (Thüringen, Sachsen, Bayern, Österreich, Tschechien, Ungarn, evtl. Polen) etwas genauer, so spricht einiges dafür, daß es durchaus **übergreifende Herausforderungen** gibt (die vor allem von den Automobilherstellern ausgehen), mit denen sich Zulieferer an sämtlichen Standorten in der einen oder anderen Form auseinanderzusetzen haben (Druck auf ständig wachsende Produktivität und damit sinkende Kosten, auf fehlerfreie Produktion, auf Just-in-time-Lieferfähigkeit bei gleichzeitig hoher Flexibilität beim Produktionsvolumen, auf zunehmende Entwicklungskompetenz zur Übernahme von Systemverantwortlichkeit in frühen Stadien des Entwicklungszyklus usw.) Zwar ist davon auszugehen, daß sich die vorhandenen Voraussetzungen bei den betroffenen Unternehmen in und vor allem zwischen den einzelnen Regionen signifikant unterscheiden, dennoch dürfte es in dieser Hinsicht aber durchaus eine Perspektive für gemeinsame Aktivitäten geben.

Anders scheint es beim zweiten Aspekt auszusehen: Eine starke **Komplementarität** der derzeit angebotenen **Produkte und Dienstleistungen** ist - zumindest auf den ersten Blick - nicht auszumachen.⁶ Da aber Produktionsstrukturen, die sich wenigstens teilweise ergänzen, ebenso eine "Erfolgsvoraussetzung" bilden, soll diesem Aspekt im folgenden etwas genauer nachgegangen werden.

6 Wie bereits angedeutet, können hier und jetzt zu diesen Aspekten nur sehr vorläufige Aussagen getroffen werden. In jedem Fall wäre dieser Punkt in einem ersten Schritt umfassend zu recherchieren. D.h. es müßten die jeweiligen regionalen Wirtschaftsstrukturen erhoben sowie existente Lieferbeziehungen zur Automobilindustrie genau dokumentiert werden. Dabei ginge es nicht nur um die aktuellen Lieferspektren und deren vergleichende Betrachtung, sondern auch um darüber hinausgehende Lieferpotentiale. Wichtig wäre auch ein Vergleich der jeweiligen aktuellen Kostenstrukturen und der sie beeinflussenden Parameter (um die komparative Kostenentwicklung unter unterschiedlichen Annahmen bezüglich wichtiger Rahmenbedingungen antizipieren zu können).

1.3 Zur Struktur der Automobil- und Zulieferer-Produktionsstandorte

Alle ins Blickfeld gerückten Regionen verfügen über eigene Automobil-Produktionsstandorte. Dabei handelt es sich fast durchweg um konzernabhängige Fertigungsstätten, allerdings mit dem wichtigen Unterschied, daß in Sachsen und Thüringen "nur" einzelne Zweigwerke nationaler Marken angesiedelt sind, während in Tschechien (Skoda) und in Bayern im Fall Audi jeweils auch die Unternehmenszentren in den jeweiligen Regionen sitzen. Beide Unternehmen aber sind ihrerseits Töchter von Volkswagen. In Ungarn und Österreich dagegen existiert keine Endmontage, sondern (unter der Prämisse der Ausklammerung von Nutzfahrzeugen, s.o.) nur die Fertigung allerdings wichtiger und komplexer Komponenten mit hoher Wertschöpfung, wie Motoren und Getriebe.⁷

Damit wäre für die Standorte charakteristisch, daß sie, wenn auch vermutlich mit im einzelnen erheblich sich unterscheidenden Autonomiespielräumen, unter Kuratel übergeordneter Konzerne stehen - mit einer Ausnahme.⁸ Als einzige der einzubeziehenden Regionen ist Bayern Sitz einer Konzernzentrale, nachdem sich BMW mit der Gründung des Werkes in den USA und vor allem mit der Übernahme der Rover-Group in Großbritannien definitiv in die Phalanx der Automobil-Multis eingereiht hat. Daher kann hier bei allen in der ZEAL angesiedelten Unternehmen vermutlich der größte Grad an Autonomie bezüglich Standort- und Beschaffungsentscheidungen unterstellt werden.

Bezüglich der Komplementaritäten bzw. Überlappungen, wie sie sich beim derzeitigen Zuschnitt der Automobilproduktionsstandorte innerhalb der ins Auge gefaßten übergreifenden Automobilregion darstellen, ist eine Einschätzung möglich - wenn auch derzeit nur in sehr vorläufiger Form. Bezüglich der Struktur der Zulieferindustrie und ihrer Entwicklungspotentiale dagegen wären zunächst zusätzliche Recherchen erforderlich. Wir beschränken uns daher auf eine erste Einschätzung der "Herstellerstruktur", aus der sich aber - unter der Annahme, daß der Fremdleistungsbezug weitgehend innerhalb der ZEAL abgewickelt werden sollte - tendenziell auch Aussagen über den Lieferbedarf ableiten lassen.

7 Hier wird zunächst von einer Gesamtregion ausgegangen, die polnische Automobilstandorte oder Komponentenwerke nicht miteinschließt, ggf. könnten aber auch die dortigen Fertigungs- und Komponentenstandorte einbezogen werden.

8 So gibt es seit einigen Jahren erfolgreiche Bestrebungen, die Audi AG innerhalb der Volkswagengruppe stärker zu profilieren. Daß das unter dem alles abdeckenden Konzerndach zunächst nur in Grenzen gelungen ist, hat dazu geführt, daß neuerdings die realen Autonomiespielräume der Marke substantiell ausgeweitet worden sind - es bleibt abzuwarten, ob das z.B. auch tatsächlich zu ausgeprägteren Entscheidungsmargen z.B. beim Fremdleistungsbezug und der Gestaltung der entsprechenden Konditionen führt.

1.4 Zur Produktionsstruktur der wichtigsten Standorte in der ZEAL

(1) Betrachtet man zunächst **Bayern**, so repräsentiert **BMW** den **High-end-Bereich** des Marktes. Bis vor kurzem gab es nur Produktion in Bayern sowie CKD-Montagen in anderen Staaten. Hinzu kam neuerdings das Produktionswerk in den USA, außerdem wurde 1994 die Rover-Group übernommen. Die sechs Werke in der Bundesrepublik liegen alle im Gebiet einer möglichen ZEAL, von den drei ausländischen Werken gilt das für das Motorenwerk Steyr in Österreich. In diesen Betrieben war der weit überwiegende Teil der 1992 insgesamt 73.500 Arbeitskräfte beschäftigt (vgl. Meißner u.a. 1994, S. 67 ff.).

Die Hauptwettbewerber sind hier - zumindest bezogen auf den wichtigsten, nämlich den innerdeutschen Markt, Mercedes Benz, neuerdings auch Audi (sowie die "Oberklasse-Kanäle" japanischer Hersteller). Zwar gibt es bestimmte Ansätze zur Arrondierung des Typenprogramms nach unten (3er-Compact-Reihe), es bleibt aber explizit das Ziel, sich auch innerhalb dieses Segments im anspruchsvolleren oberen Bereich zu bewegen. Demnach hat BMW nicht die Absicht, bezüglich Preis und Stückzahlen in direkten Wettbewerb mit Herstellern wie Ford, Opel oder Volkswagen, die hier ihr Hauptbetätigungsfeld haben, zu treten.

Mit dem Erwerb der Rover-Group wurde zum einen der Einzug in das bisher nicht besetzte Segment der "Off-road"-Fahrzeuge (und dort wiederum ebenfalls in den oberen Bereich) vollzogen, zum anderen erfolgte damit eine Komplettierung des Typenangebots des Konzerns nach unten (bis zum "Mini"). Ob und wie weit BMW damit beabsichtigt, in diesem Sektor auch quantitativ in Größenordnungen der dort etablierten Marktführer wie Volkswagen, GM Europe, Renault, Peugeot oder Fiat vorzudringen, und wie die Erfolgchancen zu bewerten wären, bleibt einstweilen abzuwarten. Nennenswerte **Produktüberschneidungen** der bayerischen BMW-Standorte innerhalb der zentraleuropäischen Automobilproduktionslandschaft (ZEAL) seitens BMW gäbe es daher vermutlich vor allem mit Audi.⁹

Audi versucht seit langem und mit gewissem Erfolg, sich auch im oberen Marktsegment zu positionieren. Als hundertprozentige Tochter des VW-Konzerns hat Audi zwei Produktionsstätten in der Bundesrepublik. Von den ca. 38.000 Beschäftigten (1992) arbeiten etwa 27.000 in Ingolstadt (innerhalb der ZEAL), während in Neckarsulm (wo u.a. der A8, also das neue Oberklassemodell mit der revolutionären Aluminiumkarosserie, gefertigt wird) auch ein baden-württembergisches Standbein besteht.¹⁰ Au-

9 Außerdem ist BMW - wie bereits erwähnt - der einzige unter den zu betrachtenden Herstellern, der nicht in einen Konzernverband integriert und damit in seinen Bezugsentscheidungen prinzipiell voll autonom ist.

10 Zahlen von 1992, zitiert bei Meißner u.a. 1994, S. 58.

Berdem wurde 1994 ein Motorenwerk in Ungarn (Győr) in Betrieb genommen.

Mit dem Volumenmodell A4 (früher Audi 80) steht man - unter dem Aspekt der von uns betrachteten ZEAL - voll im Wettbewerb mit BMW (3er Reihe). Da in Mosel von VW nur der Golf produziert wird, gibt es zu diesem Standort keine unmittelbare Konkurrenz und auch die Produkte von Opel Eisenach und Skoda rangieren mindestens eine Etage tiefer. Mit dem A6 (früher Audi 100) allerdings versucht man eine Gruppe von Konsumenten anzusprechen, die ziemlich deckungsgleich mit der Zielgruppe ist, die BMW mit seiner 5er Reihe im Visier hat.

Ob trotz der Einbindung von Audi in den VW-Konzern die Autonomiespielräume beim Fremdleistungsbezug im Zuge der forcierten Markenprofilierung gleichwohl wachsen werden, ist derzeit noch nicht endgültig abzu-sehen. (Einerseits gibt es die stärkere Absetzung von VW, andererseits - endlich - Standardisierungsbemühungen im Konzern mit dem Ziel geringerer Parallelentwicklung, Vereinheitlichung des Motorenprogramms, Reduktion auf vier bis fünf Plattformen im Gesamtkonzern usw.)

(2) In **Thüringen** ist mit **Opel Eisenach** ein Standort anzutreffen, der vom Produktprogramm dem oberen Teil des unteren Marktsegments zuzuordnen ist. Wie an anderer Stelle bereits erwähnt, wurde für den Standort Eisenach die Rechtsform einer GmbH gewählt, im Unterschied zu den anderen Werken, die unmittelbar Teil der A. Opel AG sind, die ihrerseits als hundertprozentige GM-USA-Tochter GM Europe zugeordnet und in den entsprechenden Produktionsverbund integriert ist. Die drei Werke der Adam Opel AG in den Westländern (Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern) beschäftigen über 53.000 Arbeitskräfte gegenüber knapp 2.000 in Eisenach. Im "Einzugsgebiet" einer möglichen ZEAL liegen außer Eisenach die GM-Werke in Aspern - Österreich, 2.500 Beschäftigte - und Szentgotthard - Ungarn, 650 Beschäftigte - (vgl. Meißner u.a. 1994, S. 111 ff.).

Direkte Konkurrenzprodukte des hauptsächlich in Eisenach hergestellten Corsa (der Astra spielt nur noch eine geringe Rolle) dürften innerhalb der ZEAL evtl. einfachere Golf-Versionen (s.u.) sowie die neuen Skoda-Modelle sein, die aber einstweilen preislich sowie vom Image her noch deutlich unterhalb des Corsa verortet sein dürften. Der faktische Wettbewerbsdruck innerhalb der Region wird von daher bis auf weiteres noch eher gering ausfallen.

Opel Eisenach dürfte nach den vorliegenden Informationen vergleichsweise stark in Konzernstrukturen eingebaut sein. Zudem steht Opel Eisenach innerhalb des Konzerns in scharfem Standortwettbewerb (mit dem General-

Motors-Werk in Zaragoza, das ebenfalls den Corsa fertigt) und hat daher vermutlich zumindest derzeit mit die ungünstigsten Ansatzpunkte für eine eigenständige Fremdleistungsbezugsstrategie mit besonderer Berücksichtigung der in der Region ansässigen Lieferanten aufzuweisen.

(3) In **Sachsen** wird am Standort **Zwickau/Mosel** im VW-Verbund ausschließlich der "Golf" gefertigt, in Chemnitz werden außerdem Motoren hergestellt (und in Eisenach in Thüringen Zylinderköpfe). Insgesamt waren hier 1992 ca. 3.400 von über 122.000 Mitarbeitern der VW AG Deutschland beschäftigt (vgl. Meißner u.a. 1994, S. 125 ff.).

Mit seinem Hauptmodell, dem Golf III, bewegt sich das Werk in einem Marktsegment, das etwas oberhalb dem von Opel Eisenach bedienten angesiedelt ist (das eigentliche Opel-Pendant zum Golf wäre der Astra, der von GM in Deutschland bei Opel Bochum gefertigt wird). Allerdings gibt es gewisse Überlappungsbereiche, da sich höherwertig ausgestattete Corsas und einfachere Golf-Modelle in ähnlichen Preisregionen bewegen.

Zweifellos ist auch der Standort Mosel in eine Konzernbezugsstrategie eingebunden. Es gibt Hinweise darauf, daß die Bezugsstrategie von VW für das Werk Mosel etwas stärker auf die Aufrechterhaltung von lokalen Lieferbeziehungen ausgerichtet war, als das in Eisenach der Fall war. Ob daraus geschlossen werden kann, daß die Handlungsspielräume des Standortmanagements in Mosel innerhalb des VAG-Konzerns etwas höher anzusiedeln sind als beim Opel-Standort Eisenach, läßt sich beim derzeitigen Kenntnisstand nicht abschließend beantworten.¹¹ Auch für Mosel gilt, daß es sich einem konzerninternen Standortwettbewerb stellen muß - wobei der Golf bekanntlich mit den größten Stückzahlen am Stammsitz von Volkswagen in Wolfsburg gefertigt wird und dort das Rückgrat der Produktion bildet.

(4) Zu **Tschechien** und **Skoda** sind derzeit erheblich weniger Informationen verfügbar. Die insgesamt vier Werke in Mlada Boleslav und Bratislava hatten 1992 gut 21.000 Beschäftigte.

Offensichtlich wird durch VW - insbesondere nachdem das Engagement bei SEAT zu massiven Problemen geführt hat (u.a. zu operativen Verlusten in gewaltigen Größenordnungen bei gleichzeitiger massiver Verdrängungskonkurrenz innerhalb des Konzerns, mit dem Ergebnis, daß sich SEAT auf dem bundesdeutschen Markt nicht zuletzt auf Kosten von VW-Modellen

11 Vorliegende Untersuchungen (vgl. Kap. V, Abschnitt 3.1.) haben gezeigt, daß zumindest während der Aufbauphase der Autonomiespielraum bezüglich der Zulieferung größer war. Ob dies auch für die Zukunft gelten wird, scheint angesichts des viel diskutierten Wechsels des Protagonisten einer modernen "Einkaufsstrategie" Lopez und seiner Gefolgschaft von Opel zu VW fraglich.

etabliert hat) - sehr entschieden versucht, diese Fehler zu vermeiden und sicherzustellen, daß hier im Sinne einer Konzerngesamtstrategie agiert wird.

Die Qualitätsstandards sollen auf VW-Niveau gebracht werden. (Beim neuesten Modell sind auf diesem Feld - Berichten in der Fachpresse zufolge - bereits erhebliche Fortschritte erzielt worden.) Außerdem soll auch Skoda (wie SEAT) in das VW-Baukastensystem integriert werden. Es wird also angestrebt, quer über die Marken und Modellreihen hinweg den Anteil der "Gleichteile" soweit wie möglich zu erhöhen. Insbesondere gilt das für alle Baugruppen, die vom Käufer nicht als "marken- oder modellspezifisch" identifiziert werden können. Das sind beispielsweise kleinere Teile wie Fensterheber oder Türschlösser, das kann Anlasser oder Lichtmaschinen betreffen, das gilt aber durchaus auch für komplexe Baugruppen wie Getriebe oder Motoren.¹²

Welche Folgen sich aus dieser Politik bezogen auf die Zulieferer von Skoda ergeben, ist derzeit noch nicht genau einzuschätzen. Insbesondere wäre wichtig zu klären, ob beim Übergang zu "Konzernkomponenten" (wie Motoren, Getriebe, Achsen, Lenkungen etc.) ehemalige Skoda-Lieferanten einbezogen werden, oder ob man das erforderliche Liefervolumen aus den bisherigen Quellen bezieht (insbesondere naheliegend bei der Übernahme von Komponenten aus früheren VW-Modellen, s. Fußnote 10). Bis auf weiteres wird Skoda wohl im unteren Marktsegment positioniert bleiben, nicht zuletzt weil die ost- und mitteleuropäischen Märkte mit ihren niedrigen Pro-Kopf-Einkommen weiter Hauptzielgebiet bleiben sollen. Ernstzunehmende Produktüberlappungen wären von daher einstweilen nicht zu erwarten.

Zieht man auf Basis der verfügbaren, noch stark ergänzungsbedürftigen Informationen zu den jeweiligen Produktprogrammen eine **erste Bilanz in der Perspektive der "Komplementarität"**, so zeigt sich, daß die Produktionsstandorte in der ZEAL zwar mit mehr oder weniger großen, in jedem Falle aber substantiellen Teilen ihrer Fertigung auf denselben Käuferkreis zielen und damit unmittelbar gegeneinander konkurrieren. Zugleich wird aber auch deutlich, daß die Überlappungen doch weit geringer sind, als sie es beispielsweise zwischen anderen wichtigen Standorten der einbezogenen Marken wären. Insgesamt dominieren beim Produktionsprogramm der einzelnen Standorte offensichtlich eindeutig die nichtkonkurrenziellen Bereiche - am ausgeprägtesten gilt das vermutlich für BMW.¹³

-
- 12 Eine bewährte "Spielart" ist das Weiterverwenden von Baugruppen aus Vorläufermodellen des Mutterkonzerns in den aktuellen Fahrzeugen der "Töchter": Das gilt z.B. für den inzwischen eingestellten Golf II, aus dem wichtige Komponenten den Weg in aktuelle SEAT-Modelle fanden.
 - 13 Der Nutzfahrzeugbereich spielt in der Landschaft anscheinend keine besondere Rolle. An den neuen Standorten werden nur Pkw gefertigt, ebenso bei Audi und BMW. Die DDR-Lkw-Produktion ist kassiert (auch die Klein-Laster bei Barkas), die Perspekti-

Dennoch sind die Überlappungen so ausgeprägt, daß die Komplementarität beim Produktprogramm als Basis einer kooperativen Orientierung allein kaum ausreichen dürfte. Die integrierende Funktion wird vermutlich auch hier darin liegen müssen, daß man versucht, gemeinsam etwas in der Auseinandersetzung mit "Dritten" zu erreichen. Das können vermutlich nur die übrigen europäischen und/oder die überseeischen und fernöstlichen Wettbewerber bei Produktion und Zulieferung sein, wobei die einigende Zielsetzung darin bestehen könnte, die Position vor allem dem außereuropäischen Wettbewerb gegenüber mit einer koordinierten Standort- und Produktstrategie zu verbessern.

Die verfügbaren Informationen über die **Zulieferstruktur in den Regionen** sind einstweilen sehr viel begrenzter. Während zu den Lieferstrukturen der einzubeziehenden deutschen Standorte eine Reihe von Daten vorliegen (vgl. insbesondere die ausführliche Darstellung der Lieferströme von Audi und BMW bei Meißner u.a. 1994 sowie die Analyse der Zuliefersituation bezüglich Eisenach und Mosel in diesem Band), sind entsprechende Informationen zu den Zulieferstrukturen der einzubeziehenden ausländischen Regionen bislang kaum verfügbar. Festhalten läßt sich aber, daß überall automobilbezogene Lieferkapazitäten bestehen, allerdings offensichtlich sehr unterschiedlicher Qualität und Quantität. Eine genaue Qualifizierung setzt aber zusätzliche Recherchen voraus. Dabei müßte es - im Sinne einer Potentialanalyse - sowohl um die Nachzeichnung der aktuellen Lieferverflechtungen gehen als auch um die Identifikation möglicher Entwicklungen der Zulieferpalette. Dazu dürfte sich ggf. auch eine Rekonstruktion der früheren Lieferbeziehungen, wie sie für den Bereich des Automobilkombinats der ehemaligen DDR (vgl. Kap. I) vorgenommen wurde, als hilfreich erweisen.

Ein besonderer Stellenwert kommt dabei dem Aspekt zu, wieweit an den einzelnen Standorten eigenständige Forschungs- und Entwicklungskapazitäten vorhanden sind bzw. unter welchen Voraussetzungen sie (wieder) geschaffen werden könnten. Wie unsere Untersuchung zeigt, sind bei einem erheblichen Teil der Zulieferer in Thüringen diese Kapazitäten an anderer Stelle - meist bei Mutterunternehmen im "Westen" angesiedelt (vgl. Kap. IV). Ähnliches gilt offensichtlich für Zulieferer in Sachsen (vgl. Belau, Schreiber 1995; Walker 1994). Dieser Aspekt ist von großer Bedeutung für die Entwicklungsperspektiven der jeweiligen Betriebe, da ohne FuE-Kompetenz vor Ort kaum eine Chance besteht, die noch am ehesten zukunfts-trächtige Rolle für einen Zulieferer zu übernehmen, die eines (der ver-

ven der Lkw-Produktion in Tschechien und der Omnibusproduktion in Ungarn sind derzeit offensichtlich noch weitgehend offen.

gleichsweise wenigen) Systemlieferanten nämlich. Denn diese Unternehmen sind es, auf die die Automobilhersteller vorrangig ihre Bereitschaft zu eher gleichberechtigt ausgelegter, für beide Seiten lukrativer Kooperation richten.¹⁴

Funktion einer derartigen Analyse des Lieferspektrums und seiner Entwicklungsmöglichkeiten wäre es, zunächst eine Einschätzung zu ermöglichen, wo bereits Komplementarität besteht und auf welchen Feldern es Überschneidungen gibt.

Überschneidungen sind offensichtlich solange weitgehend unproblematisch, wie es im fraglichen Produktbereich Nachfrageengpässe oder zumindest keine Überkapazitäten gibt. Selbst unter diesen Bedingungen könnte sich allerdings die Frage stellen, ob trotzdem eine Konzentration dieser Produktion auf weniger Standorte mit der Intention, positive Skaleneffekte zu erzielen, sinnvoll wäre. Das wäre im konkreten Fall im einzelnen (und unter Berücksichtigung der empirisch vielfach bestätigten Erfahrung, daß Konzentration keineswegs per se rentabilitätssteigernd ist) zu analysieren.

Allerdings ist davon auszugehen, daß es im Automobilgeschäft aktuell und in absehbarer Zukunft bei den weitaus meisten Produktgruppen (teilweise massive) Überkapazitäten gibt und geben wird. In diesem Fall stellt sich eine wesentlich diffizilere Aufgabe: Sie besteht darin, unter Beachtung der wesentlichen Faktoren (u.a. Arbeitskräftepotential, Ausrüstung, infrastrukturelle Voraussetzungen, geographische Lage bezüglich der wichtigsten Abnehmer, aktuelle Kosten, also Löhne, Gemeinkosten, Energie usw.) sowie unter fundierten Annahmen über die voraussichtliche Entwicklung und nicht zuletzt unter Einbeziehung des Stellenwerts für die gesamte wirtschaftliche Entwicklung der jeweiligen Region zu einer Einschätzung einer für alle Beteiligten sinnvollen und zukunftssträchtigen Arbeitsteilung zu gelangen. Zur Erreichung dieses Zieles müßten als nächstes die notwendigen Entwicklungsschritte definiert und die Voraussetzungen für ihre Umsetzung geschaffen werden.¹⁵

14 Laut einer Aufstellung von S. Roth, IG Metall-Vorstandsverwaltung, wollen die deutschen Automobilhersteller die Zahl ihrer Direktlieferanten von zwischen 800 und 1.350 im Jahr 1992 auf zwischen 100 und 600 reduzieren. Konzepte zur "Wertschöpfungspartnerschaft" und Lieferantenprogramme wie "Prozeßoptimierung Zulieferteile" (BMW) oder "PICOS - Purchased Input Concept Optimization with Suppliers" (Opel) orientieren sich ausschließlich an dieser Gruppe von Lieferanten.

15 Zu klären wäre in diesem Kontext auch, in welcher Form sich dafür die diversen, von der europäischen Union aufgelegten Programme (insbesondere aus dem europäischen Regionalfonds) nutzbar machen lassen.

Die anzuvisierende Perspektive impliziert also angesichts der umfassenden Herausforderungen, aus der geographischen Nähe, den gewachsenen Strukturen und der relativen Gunst der Tatsache, daß breite nichtkonkurrenzfähige Bereiche bestehen, die Entwicklung eines Konzeptes einer tatsächlich **funktionsfähigen zentraleuropäischen oder mitteleuropäischen (Automobil-)Produktionslandschaft**, die aufgrund ihrer durch Kooperation geschaffenen außerordentlich leistungs- und entfaltungsfähigen Struktur zu einem Eckpfeiler in der weltweiten Automobilfertigung werden bzw. sich als solcher behaupten könnte. Eine derartige Konstellation zu nutzen, wäre wahrscheinlich schon früher naheliegend gewesen. Erst durch den Wegfall der prohibitiven Barrieren nach der Auflösung des RGW-Blocks kann sie aber konkret formiert werden. Die ebenso schwierige wie erfolgversprechende Aufgabe würde demnach jetzt darin bestehen, diesen Prozeß einzuleiten, zu beschleunigen und zu steuern und die Beteiligten zu unterstützen.

Für die Konstituierung der **zentraleuropäischen Automobilproduktionslandschaft** kann nicht nur die Qualität der dort verfügbaren Ressourcen (nicht zuletzt im Bereich qualifizierter Arbeitskraft) reklamiert werden, es lassen sich darüber hinaus auch wichtige "öko-logistische" Argumente ins Feld führen: Eine der wichtigsten Voraussetzungen, die erfüllt sein muß, wenn dem Automobil in Europa zumindest noch eine mittelfristige Zukunft gesichert werden soll (wenn dieses nicht gelingt, kann angesichts der beschäftigungspolitischen Bedeutung der damit verbundenen Wirtschaftszweige das Problem der Arbeitslosigkeit auf längere Zeit als vollends unlösbar betrachtet werden), ist darin zu sehen, daß es - neben der obligatorischen Minimierung des Ressourcenverbrauchs bei Produktion und Betrieb der Fahrzeuge und entsprechender Verringerung der Schadstoffemissionen - gelingen muß, das mit der Automobilproduktion verbundene Transportaufkommen möglichst gering und möglichst wenig umweltbelastend zu gestalten.¹⁶

Damit sich der aus ökologischer Perspektive inakzeptable, weil nur unter Ignorieren der tatsächlich insgesamt entstehenden Kosten betriebswirtschaftlich günstige Teilebezug quer über den Globus nicht mehr rechnet, wird es allerdings erforderlich sein, dafür zu sorgen, daß die entsprechenden Kostenfaktoren endlich angemessen in die Preisbildung eingehen. Sobald Ressourcenverbrauch und Umweltbelastungen bzw. -schäden im Sinne

16 Zwei andere zentrale Aspekte sind die Forcierung der Minimierung von Verbrauch und Emissionen auf der einen und die möglichst schnelle und flächendeckende Installation einer Entsorgungs- bzw. Wiederverwertungsinfrastruktur für Altfahrzeuge auf der anderen Seite - letzteres eine Aufgabe, die erhebliche Beschäftigungspotentiale beinhaltet und mit der sich daher auch die NBL bzw. der europäische Automobilverbund befassen sollten.

einer Vollkostenrechnung berücksichtigt werden, verbessern sich damit notwendig auch die Chancen lokal orientierter Produktion und der Schaffung entsprechender Arbeitsplätze.

2. Neue Arbeitsplatzpotentiale - gibt es die?

2.1 Vorbemerkung

In den vorausgegangenen Abschnitten dieses Kapitels wurde - auf dem Hintergrund der bislang insgesamt begrenzten Wirkungen der Neuansiedlung des Opel-Werkes - der Frage nachgegangen, ob und unter welchen Voraussetzungen eine stärkere Einbindung regionaler Zulieferer erreicht werden könnte; es wurde untersucht, welche Rolle eine Zulieferinitiative auf Landesebene dabei spielen könnte und es wurde das Konzept eines regionen- und länderübergreifenden "Automobilverbundes" diskutiert.

Auch wenn es - entsprechend zielgerichtete Aktivitäten vorausgesetzt - möglich erscheint, mit solchen Ansätzen durchaus erhebliche Erfolge bei der Schaffung von Arbeitsplätzen zu erzielen, kann angesichts der außerordentlichen Dimension der Unterbeschäftigung (vgl. dazu Übersicht 9 im Anhang) keineswegs erwartet werden, daß allein über expansive Effekte in der Automobilwirtschaft ein auch nur annähernd befriedigender Beschäftigungsgrad zu erreichen sein wird.

Deshalb sollen hier auf dem Hintergrund der aus dem Projekt gewonnenen Erkenntnisse - nicht zuletzt aber auch unter Nutzung von in anderen Zusammenhängen erarbeiteten Konzepten - einige generellere Überlegungen über mögliche Ansätze zur Sicherung vorhandener, vor allem zur Schaffung zusätzlicher neuer Arbeitsplätze angestellt werden.

Die Ausgangssituation ist dabei in Thüringen (wie in allen anderen neuen Bundesländern) dadurch gekennzeichnet, daß es seit 1989 zu einem massiven Abbau von Arbeitsplätzen gekommen ist - insbesondere im Bereich der industriellen Produktion (vgl. dazu Kap. III, insbes. Abb. 2, S. 73). Vergleichsweise günstig stellt sich die Arbeitsplatzentwicklung bei Dienstleistungen und im Bereich des Handwerks dar. Letzteres hat ein ziemlich kontinuierliches Wachstum zu verzeichnen und daher mittlerweile die Industrie als Anbieter von Arbeitsplätzen übertroffen: Die Zahl der Beschäftigten im Thüringer Handwerk stieg von 44.800 im Jahr 1990 auf ca. 125.000 zur Jahresmitte 1993 (TA vom 9.6.1993). Zur Jahresmitte 1994 waren im Thüringer Handwerk bereits rund 150.000 Personen (TA vom 17.6.1994) (vgl. dazu

auch den Exkurs zum Handwerk in Kap. V, S. 185 ff.) beschäftigt. Die Zahl der Industriebeschäftigten ist dagegen seit Januar 1991 um 296.600 Personen auf 121.000 Ende 1993 zurückgegangen (MA vom 4.12.1993).

Auch wenn der Tiefpunkt der Beschäftigungskrise überschritten zu sein scheint, ist das Ausmaß der offenen und der verdeckten Arbeitslosigkeit nach wie vor extrem hoch (vgl. dazu Tab. 5, S. 104/105, Abb. 11, S. 106).

Dies gilt prinzipiell auch für den Arbeitsamtsbezirk Gotha und den Bereich des früheren Landkreises Eisenach. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ging zwischen 1990 und 1993 im Kreis Eisenach von 48.288 auf 41.608 Personen zurück (- 14 %), im Arbeitsamtsbezirk Gotha von 156.771 auf 124.314 (- 21 %) und in Thüringen insgesamt von 1.160.918 auf 887.321 (- 24 %) (vgl. dazu auch die Tab. 5 und Tab. 2, S. 70 ff., sowie Müller Syring 1994, S. 17). Die Zahl der Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe (ohne Bauwirtschaft) reduzierte sich im gleichen Zeitraum im Kreis Eisenach von 24.509 auf 8.364 (- 66 %), im Bezirk Gotha von 68.615 auf 32.648 (- 52 %) und im Land Thüringen insgesamt von 476.823 auf 202.994 (- 57 %) (Müller Syring 1994, S. 17; Thüringer Landesamt für Statistik 1992; 1994).

Nimmt man alle Komponenten der Nichtauslastung des Erwerbspersonenpotentials zusammen, berücksichtigt man also neben registrierter Arbeitslosigkeit Geförderte in Maßnahmen nach dem AFG (Fortbildung, Umschulung, Arbeitsbeschaffung) und rechnet die sogenannte "stille Reserve" sowie die durch besondere Regelungen vorzeitig aus dem Erwerbsleben Ausgegliederten hinzu, so kommt man auf eine Größenordnung der Unterauslastung des Arbeitspotentials von über 30 % (vgl. dazu Übersicht 9 im Anhang, Tab. 5, Abb. 11).

2.2 Neue Arbeitsplätze - woher?

Wenn die Beschäftigungslücke in den neuen Bundesländern also gemessen an früher gebräuchlichen Vollbeschäftigungsdefinitionen (wie sie z.B. dem Stabilitäts- und Wachstumsgesetz zugrundeliegt) ca. ein Drittel beträgt, dann liegt auf der Hand, daß ein derartiges Arbeitsplatzdefizit mit den "konventionellen Instrumenten" - die zweifellos weiter eine wichtige Rolle spielen müssen - allein in absehbarer Zeit nicht substantiell verringert oder gar vollkommen beseitigt werden kann. Daraus den Schluß zu ziehen, als "Lösung" eine faktisch so hohe Unterbeschäftigung zumindest mittelfristig zu tolerieren, wäre aber aus Sicht der Betroffenen ebenso wie aus gesellschaftlicher Perspektive zweifellos fatal.

Zwar ist der massive Arbeitsplatzabbau in den neuen Bundesländern - für viele durchaus überraschend - vergleichsweise ruhig, d.h. ohne allzu nachhaltige politische Turbulenzen, über die Bühne gegangen. (Daran gemessen erheblich weniger dramatische Arbeitsplatzverluste haben in den alten Bundesländern bekanntlich zu sehr viel massiveren Protesten und in der Folge zu entsprechenden politischen Reaktionen geführt.)¹⁷ Dies sollte jedoch nicht zu dem Schluß verleiten, daß das Problem jetzt, weil mittlerweile "das Schlimmste" ausgestanden ist, im wesentlichen über "Zuwarten" (bis die Betroffenen über die Altersentwicklung definitiv nicht mehr am Arbeitsmarkt interessiert sind) "gelöst" werden könne.

Auch und gerade bezogen auf die neuen Bundesländer ist das Insistieren auf die Zielsetzung, einen hohen Beschäftigungsgrad zu erreichen (wie sie im Stabilitäts- und Wachstumsgesetz kodifiziert wurde), unverzichtbar, bildet diese Prämisse doch einen der Grundpfeiler des insgesamt stabilen sozialen Konsenses in der Bundesrepublik. Auch wenn dies - zumal unter den schwierigen Bedingungen in den neuen Bundesländern - eine sehr ambitionierte Perspektive bedeutet, ist es erforderlich, daran festzuhalten, und zwar nicht nur weil Unterbeschäftigung zu erheblichen Wohlfahrtsverlusten führt und das System der sozialen Sicherung derzeit bis an seine Grenzen beansprucht, sondern vor allem auch weil nach wie vor gilt, daß Arbeitslosigkeit - neben erheblichen materiellen Problemen für die Betroffenen - soziale Ausgrenzungseffekte zeitigt sowie das Selbstwertgefühl der Betroffenen massiv tangiert.

Vor diesem Hintergrund soll im folgenden - unter besonderer Berücksichtigung der Situation in den neuen Bundesländern - der Frage nachgegangen werden, wo zusätzlich Möglichkeiten zu sehen sind, Arbeitslosigkeit abzubauen. Dabei sollen vor allem auch unkonventionelle Ansätze ins Blickfeld gerückt werden .

2.3 Möglichkeiten und Grenzen bisher praktizierter Ansätze zur Reduzierung von Arbeitslosigkeit bzw. zur Steigerung des Beschäftigungsgrades

In der aktuellen Diskussion stehen nach wie vor **zwei Hauptbereiche** im Vordergrund:

- Ein Ansatz setzt auf **Beschäftigungseffekte von Wirtschaftswachstum**,

17 Zur Funktion von Arbeitsmarktpolitik in diesem Zusammenhang vgl. Mendius 1994.

- der andere auf die **Umverteilung eines bestimmten Volumens von Arbeit** über die verschiedenen Formen von Arbeitszeitverkürzung.

Unbeschadet der später aufzugreifenden Optionen wird es unbedingt erforderlich sein, diese Instrumente **auch** weiterhin einzusetzen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß ihre Nutzung zunehmend durch erhebliche Widersprüche (die durch die Instrumente selbst mit hervorgerufen werden) erschwert wird bzw. an Schranken stößt.

2.3.1 Wochen- und Lebensarbeitszeit weiter verkürzen oder mehr arbeiten - ein unauflösbares Dilemma?

Seit einiger Zeit sind wir mit der eigentümlich anmutenden Situation konfrontiert, daß auf der einen Seite nach wie vor Arbeitsvolumen in großem Umfang abgebaut wird und insbesondere Arbeitszeitverkürzung als wichtiges Arbeitslosigkeit vermeidendes Instrument gilt. Auf der anderen Seite wird im politischen Raum nachdrücklich die Notwendigkeit unterstrichen, wieder mehr und vor allem länger zu arbeiten. Dieser **Widerspruch** resultiert offensichtlich daraus, daß sich aus der gegebenen Situation der Massenarbeitslosigkeit seit längerem (und damit voraussichtlich auch in den nächsten Jahren) aus arbeitsmarktpolitischen Erwägungen hoch plausibel die Notwendigkeit ableiten läßt, substantielle Teile des auf dem Arbeitsmarkt auftretenden menschlichen Arbeitsvermögens stillzulegen. Gleichzeitig lassen sich aber die lange Zeit nicht gesehenen oder ignorierten mittel- und langfristigen Risiken (insbesondere jene für die Finanzierung der sozialen Sicherungssysteme) dieser scheinbar so einfachen und politisch vergleichsweise bequemen Politik kaum mehr kaschieren. Deshalb ist jetzt gleichzeitig die ebenso simple (möglicherweise aber eben auch unterkomplexe) Forderung nach Verlängerung der Wochen-, vorzugsweise aber der Lebensarbeitszeit en vogue.¹⁸

Zur **Verringerung der "Labour Force"** werden zum einen unterschiedliche Ansätze und Maßnahmen eingesetzt, die die registrierte Arbeitslosigkeit auf Kosten der verdeckten Arbeitslosigkeit reduzieren (wie etwa solche, die den Kreis der Leistungsberechtigten nach dem AFG einengen bzw. die entsprechenden Berechtigungsschwellen erhöhen). Zum anderen werden Ansätze zur Umverteilung des gegebenen Arbeitsvolumens vor allem über

18 Es wurden auch bereits eine Reihe entsprechender Regelungen getroffen bzw. sie sind geplant. Für Beamte gab es in bestimmten Bereichen Arbeitszeitverlängerung, Überstunden werden z.T. nicht mehr entgolten, entsprechende Veränderungen bei den Pensionierungsregelungen sind vorgesehen. Auch in den Tarifverhandlungen der letzten Zeit taucht immer wieder das Postulat nach Stornierung oder zumindest Verschiebung von getroffenen Vereinbarungen zur Arbeitszeitverkürzung auf.

Arbeitszeitverkürzung, Steigerung des Anteils von Teilzeitbeschäftigung usw. verfolgt.

Weitgehende Erwartungen werden mit einer Offensive zur **Schaffung zusätzlicher Teilzeitarbeitsplätze** verbunden. In der Tat ist es in einer Unterbeschäftigungssituation eine sinnvolle Zielsetzung, alles zu tun, damit vorhandene Arbeitsmöglichkeiten auch genutzt werden können. Fraglos wird noch immer Beschäftigung dadurch verhindert, daß Arbeitssuchenden nicht die für sie geeigneten Arbeitszeitformen (die z.B. familiären Verpflichtungen Rechnung tragen) angeboten werden. Anreize zur Schaffung entsprechend kreativ gestalteter Teilzeitmodelle (die sich keineswegs - wie bislang - ausschließlich oder in erster Linie an Frauen richten müssen) können insofern zum Abbau von Arbeitslosigkeit beitragen.

Das **Potential** bleibt aber **begrenzt** und zwar **nicht zuletzt in den neuen Bundesländern**: Daß ein Teilzeitarbeitsplatz den persönlichen Bedürfnissen und den Lebensumständen entspricht, ist eine notwendige, aber eben noch keine hinreichende Voraussetzung, ihn einnehmen zu können. Hinzukommen muß, daß sich mit Teilzeitarbeit ein ausreichendes Einkommen erzielen läßt. Das aber ist gerade in den neuen Ländern mit ihren noch immer deutlich niedrigeren Löhnen (1994 dürften etwa 2/3 der Werte in den alten Bundesländern erreicht worden sein) und vor allem mit ihren geringeren Familieneinkommen sicherlich noch weit häufiger nicht der Fall als in der übrigen Bundesrepublik. Hier wie dort gibt es daher zweifellos in erheblichem Umfang durch die Einkommenssituation "erzwungene" Vollzeitbeschäftigung. Eine bessere Nutzung der Potentiale zum Abbau von Arbeitslosigkeit über Ausweitung von Teilzeitarbeit würde also in vielen Fällen nicht zuletzt zunächst eine Erhöhung der Realeinkommen voraussetzen.

Ähnliches gilt im übrigen für die beschäftigungssichernde und -schaffende Funktion der **Arbeitszeitverkürzung**. Nachdem es in den 80er Jahren massive Auseinandersetzungen über den beschäftigungspolitischen Sinn oder Unsinn von Arbeitszeitverkürzung gegeben hat, wird mittlerweile nicht mehr grundsätzlich bestritten, daß sie beschäftigungspolitisch wirksam sein und insbesondere zur Vermeidung von Arbeitslosigkeit beitragen kann.

Besondere Aufmerksamkeit erregten vor einiger Zeit Regelungen in der Automobilindustrie (prototypisch das "VW-Modell"). Hier wurden massive Arbeitszeitverkürzungen vereinbart, bei denen der Arbeitnehmerseite durch das Unternehmen für ihre Bereitschaft, nicht auf Lohnausgleich zu bestehen, Zusagen gemacht wurden, auf sonst für unausweichlich angesehenen Personalabbau zu verzichten. Eine Reihe vergleichbarer Verträge schloß sich an. Zweifellos konnte so Personalabbau verhindert werden, festgestellt werden muß aber auch, daß dies Instrument rasch an Grenzen stößt: War der Minderverdienst für die - weit überdurchschnittlich entlohn-

ten - Arbeitnehmer der westdeutschen Automobilindustrie offensichtlich in der Regel verkraftbar, so würde eine Übertragung des Modells auf andere Branchen mit niedrigerem Einkommensniveau, und dort wiederum in erster Linie bei den Angehörigen der unteren Lohngruppen (unter denen sich bekanntlich nach wie vor weit überproportional Frauen befinden), sehr rasch an Grenzen der Akzeptierbarkeit stoßen.¹⁹ Erst recht wiederum dürfte dies für die neuen Länder mit ihren noch immer substantiell geringeren Einkommen gelten.

Zusammenfassend läßt sich daher sagen, daß eine Politik zur Veränderung der aktuellen Arbeitszeit in ihren unterschiedlichen Facetten zwar nach wie vor in beschäftigungspolitischer Perspektive eine Rolle spielen kann und soll, daß ihr Aktionsspielraum aber derzeit (und gerade in den neuen Bundesländern) aufgrund von Konstellationen, die sich voraussichtlich nicht kurzfristig ändern werden, eher eingeschränkt ist.

Die Hauptrolle bei der Reduktion des Arbeitsvolumens spielt die bereits erwähnte frühzeitige Ausgliederung aus dem Erwerbssystem über **Vorzeitverrentungen** (vgl. dazu Abb. 6, S. 86). Die Gründe, die Vorzeitverrentung aus Sicht der Unternehmer und der Beschäftigten so attraktiv sein lassen, sind seit längerem bekannt.²⁰ Gerade in den **neuen Bundesländern hat die Vorzeitverrentungspraxis** in den letzten Jahren ganz **beispiellose Dimensionen** angenommen (vgl. dazu Kap. III, Abschnitt 2).

Was aber war das Motiv, die Nutzung des Instruments der Vorzeitverrentungen so außerordentlich zu erleichtern und seine Reichweite so stark auszuweiten? Primär ging es ganz offensichtlich darum, auf diese Weise noch höhere offene Arbeitslosigkeit zu vermeiden, nachdem sich das Vorhaben, für die im Zuge des Zusammenbruchs insbesondere der industriellen Pro-

19 Hier liegt sicherlich auch eine wesentliche Ursache dafür, daß die Gewerkschaften zwar nach wie vor auf das beschäftigungspolitische Instrument Arbeitszeitverkürzung setzen und vor allem auf der Einhaltung bereits getroffener entsprechender Vereinbarungen (die die andere Tarifpartei in letzter Zeit wieder zur Disposition zu stellen versucht) beharrt wird, zugleich aber in den laufenden Tarifrunden das Thema zugunsten von Einkommensverbesserungen zurückgestellt wird.

20 Bekannt ist im übrigen auch der Sachverhalt, daß eine Verkürzung der Erwerbsperiode tendenziell den Druck zur Veränderung problematischer Arbeitsbedingungen verringert. Früh auseinandergesetzt hat sich mit der Problematik der Vorzeitverrentungen und der Folgewirkungen z.B. der Sammelband Dohse u.a. 1982. Daß sich daran auch durch das 1992 inkraftgesetzte Rentenreformgesetz nichts Entscheidendes geändert hat, zeigen z.B. Rosenow, Naschold 1993. Insbesondere die Nutzung vorgezogenen Altersruhegelds nach Arbeitslosigkeit ist für die Unternehmen nach wie vor hoch attraktiv, was vom Bundesarbeitsminister jüngst wieder kritisiert wurde. Wenn Unternehmen Mitarbeiter durch zusätzliche Zahlungen animieren, mit 55 auszuscheiden, dann Arbeitslosengeld zu beziehen, um sich mit 60 Jahren verrenten zu lassen, dann "kostet das die Arbeitslosen- und die Rentenversicherung Milliarden ... Wenn Betriebe ihre Personalprobleme auf dem Rücken der Arbeitslosenversicherung lösen wollen, müssen sie die Kosten zurückerstatten" (Süddeutsche Zeitung vom 24.11.1994, S. 6).

duktion verlorengelassenen Arbeitsplätze rasch auch nur in annähernd gleichem Umfang Ersatz zu schaffen, schnell als aussichtslos erwies.

Ungeachtet der Tatsache, daß sich die erreichten Renteneinkommen in den neuen Ländern - insbesondere angesichts der sich sehr rasch vollziehenden Angleichung der Lebenshaltungskosten - vermutlich häufig an der Untergrenze des Akzeptablen bewegten, kann die Frühverrentungspolitik gleichwohl als ein wichtiger und erfolgreicher Baustein im Rahmen der spezifischen Arbeitsförderpolitik in den neuen Ländern angesehen werden.²¹

Dessenungeachtet verstärkt sich aber aufgrund der mittlerweile zu verzeichnenden massiven Finanzprobleme der öffentlichen Haushalte und der Sozialversicherungsträger (sie werden viel stärker als die auch dahinterstehenden demographischen Verschiebungen "wahrgenommen" und damit politikrelevant) aus Sicht der "Beitragskassen" **eigentlich die Notwendigkeit, die Zahl der Berufstätigen zu erhöhen und/oder die Arbeitszeit zu verlängern sowie die Erwerbsperiode auszudehnen** (und damit das Steuer- und Abgabenaufkommen zu steigern) (vgl. z.B. Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung 1994). Wie aber soll sich das bewerkstelligen lassen?

2.3.2 Wirtschaftswachstum - weiterhin ein Garant für genügend Arbeitsplätze?

Als probates Lösungsmuster für die genannten Probleme wird weiterhin vielfach "Wirtschaftswachstum" angesehen, das früher oder später die Beschäftigungslücke schließen, ja sogar eine Umkehr der eben angesprochenen Politik der Verringerung der Erwerbsperiode notwendig machen soll. Das geschieht ungeachtet der seit Jahrzehnten zu machenden Erfahrung, daß in Abschwungphasen die Arbeitslosigkeit zwar rasch ansteigt, aber während der Aufschwungsperioden keineswegs wieder entsprechend abgebaut wird, was darauf verweist, daß der Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum und Beschäftigung keineswegs mehr so eng ist, wie das in früheren Konjunkturzyklen unterstellt werden konnte.²²

21 Arbeitsförderpolitik hatte hier nicht zuletzt politische Funktionen, im Sinne des Zeitgewinns, des Überbrückens einer krisenhaften Entwicklung und des Verhinderns nicht wünschbarer politischer Zuspitzungen. Näher eingegangen wird auf diesen Aspekt in dem im Kontext mit dem Projekt entstandenen Aufsatz Mendius 1994.

22 So konstatiert auch der durchaus "wachstumsoptimistische" Präsident des Instituts für Weltwirtschaft in Kiel, daß sich in den letzten 25 Jahren die Arbeitslosigkeit in Deutschland nach jeder Rezession um etwa 700.000 bis 800.000 erhöht hat (Reif 1994, S. 133). Auch die aktuellen Ergebnisse der "Prognose 100"-Umfrage des Ifo-Instituts

Erhofft werden umfangreiche Beschäftigungseffekte wiederum und weiterhin vor allem von einem Typ des Wirtschaftswachstums, der mit zunehmenden Anteilen durch Branchen aus dem High-Tech-Bereich (mit hohen FuE-Quoten und entsprechend modern qualifizierten Belegschaften) erwirtschaftet werden soll. Mittel dazu sollen Verfahrens- und vor allem Produktinnovationen sein, die es ermöglichen, immer wieder mit neuartigen Gütern zusätzliche preiselastische Nachfrage zu induzieren. Abgesetzt werden soll diese Produktion wiederum zu hohen Anteilen über Exporte auf den Weltmärkten.²³

Zwar ist kaum zu bestreiten, daß in der Bundesrepublik die lange Vollbeschäftigungsphase in der Nachkriegsperiode, die mit einem außerordentlichen Wachstum des Sozialprodukts einherging, zu wesentlichen Teilen diesem Verlaufsmuster folgte.²⁴ Indessen lassen sich schon begründete Zweifel anmelden, daß sich dieses "Modell" fortsetzen läßt. Entscheidend aber ist - und hier liegt der **zweite grundlegende Widerspruch** -, daß die Anstrengungen zur Wiedergewinnung eines Wachstumspfadcs weit überwiegend gerade auf einen Bereich zielen, der sich dadurch auszeichnet, daß er in hohem Maße kapital- und vergleichsweise wenig beschäftigungsintensiv ist.

Für die Phase bis Mitte der 70er Jahre ließ sich konstatieren, daß es eine positive Korrelation von Produktivitätssteigerung und Beschäftigungsexpansion gab, weil "drei Entwicklungen zusammenkamen: (1) Produktivitätssteigerungen führten zu relativen Preissenkungen, die (2) in einer Ab-

für Wirtschaftsforschung bestätigen diesen Trend wieder (ifo-Schnelldienst 1994, S. 3 ff.).

- 23 Die vorrangige Orientierung auf die Ausfuhr gilt für den langjährigen "Exportweltmeister" Bundesrepublik Deutschland offensichtlich als ein unverrückbares, nicht zu hinterfragendes Axiom. Die Tatsache, daß die Bundesrepublik "ein Drittel ihres Sozialprodukts exportiert - in Japan ist es nur ein Sechstel, in den USA nur ein Zwölftel" (Reif 1994, S. 138.), wird regelmäßig als Beweis dafür angeführt, daß alle erforderlichen Voraussetzungen geschaffen werden müssen zur Sicherung - oder möglichst gar Erhöhung - dieser Quote, unbeschadet der damit verbundenen Implikationen. Dagegen wird interessanterweise die eigentlich in diesem Kontext naheliegendere Frage nicht gestellt, wie nämlich diese beiden Nationen es bewerkstelligen, auch mit einer sehr viel weniger ausgeprägten Exportorientierung ökonomisch sehr erfolgreich zu sein. Das überrascht umso mehr, als seit längerem (und gerade neuerdings erst wieder im Rahmen der Debatte um die schlanke Produktion) Japan und die USA gerne als "Vorbilder" für die Bundesrepublik bemüht werden. Zu den Dingen, die man "von Japan lernen" könnte und sollte, gehört vielleicht nicht zuletzt, wie auch ohne extreme Exportabhängigkeit hohes Beschäftigungsniveau und Pro-Kopf-Einkommen erreichbar sind.
- 24 Beispielsweise liefern Appelbaum und Schettkat durchaus plausible Erklärungsansätze dafür, daß bis Mitte der 70er Jahre sich westliche Industrieländer relativ gleichmäßig positiv bezüglich Wachstum und Beschäftigung entwickelten, während sie für die anschließende Periode divergierende Verlaufsmuster - exemplarisch dargestellt am Beispiel der USA, Schwedens und der Bundesrepublik - identifizieren (USA und Schweden wachsende bzw. hohe Beschäftigungsquote und hoher Dienstleistungsanteil, in den USA durch starke Lohndifferenzierung, in Schweden durch hohe Staatsquote, stagnierende Beschäftigungsquote in der Bundesrepublik bei geringer Lohndifferenzierung und erheblicher Reduzierung des Arbeitsangebots) (Appelbaum, Schettkat 1993).

satzausweitung und Beschäftigungserhöhung resultierten (der marktexpansive und beschäftigungserhöhende Effekt der Produktivitätssteigerung war stärker als der arbeitssparende Effekt), und die (3) Einkommenssteigerungen zur Folge hatten. Die höheren Einkommen wurden wiederum vor allem für den Kauf von Produkten aus Wirtschaftszweigen mit hohen Produktivitätsgewinnen verwendet, was sich an der technischen Ausstattung der Haushalte vom Kühlschrank bis zum Automobil ablesen läßt" (Schettkat 1994, S. 5).

Eine Konzeption, die darauf setzt, "immer wieder mit neuen Produkten in das preiselastische Segment der Nachfrage vorzudringen" (ebd., S. 7), muß aber defizitär bleiben, da sich seit Mitte der 80er Jahre die Situation grundlegend geändert hat, weil "der arbeitssparende Effekt der Produktivitätssteigerung jetzt den markt- und beschäftigungsexpansiven Effekt überkompensiert" (ebd., S. 6). Das gilt insbesondere bezüglich der Einlösung des Ziels eines hohen Beschäftigungsstandes, weil gerade in den hochtechnisierten Bereichen der Mechanismus einer Überkompensation der Beschäftigungseffekte durch die Produktivitätseffekte besonders rasch zum Tragen kommt und die exorbitanten Produktions-(Absatz- und Export-)zuwächse, die rechnerisch erforderlich wären, um dem gegenzusteuern, selbst unter ausgesprochen wachstumsoptimistischen Annahmen völlig unrealistisch sind.

Wenn diese Argumentation zutrifft, dann bleibt der hier auftretende Personalbedarf quantitativ begrenzt, und es wäre daher ohne weiteres möglich, ihn quantitativ ohne besondere Probleme auch aus dem schrumpfenden Angebot an nachrückenden jüngeren Arbeitskräften zu bestreiten, eine Chance zur Wiedereinbeziehung von derzeit arbeitslosen und insbesondere von älteren Arbeitskräften wird hier kaum entstehen.²⁵

Dies gilt auch, ja besonders ausgeprägt, für die neuen Bundesländer: Zwar ist hier auch weiterhin mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten zu rechnen (daß die Vomhundertsätze einstweilen besonders hoch ausfallen, ist bekanntermaßen nicht zuletzt auch auf das niedrige Ausgangsniveau zurückzuführen), und dieses Wachstum wird sich sicherlich auch positiv auf die Beschäftigung auswirken. Daß es aber eben nicht besonders "beschäftigungsintensiv" ausfallen wird, ergibt sich aus der vorausgegangenen Argumentation: Gerade weil in den neuen Ländern mit großen Investitionen besonders moderne und produktive Fertigungen eingerichtet werden (das

25 Selbstverständlich heißt das nicht, daß nicht erhebliche Anstrengungen insbesondere im Bereich der Qualifizierung notwendig wären, um auch nur diese Absatzchancen zu sichern, und selbstverständlich kann es gleichwohl wünschenswert und effektiv sein, auch - und vielleicht gerade - in diesem Sektor zu versuchen, gezielt ältere Arbeitskräfte zu beschäftigen.

Werk in Eisenach mit seinen "Rekordwerten bei Kennziffern wie Fertigungsstunden pro Fahrzeug ist hierfür ein sehr eindrucksvolles Beispiel, aber eben nur ein Beispiel unter vielen), greift der beschriebene Mechanismus der Dominanz des arbeitssparenden gegenüber dem beschäftigungsexpansiven Effekt voraussichtlich besonders gut.²⁶

2.3.3 Der Dienstleistungssektor als Garant eines hohen Beschäftigungsstandes?

Der zweite Bereich, aus dem bezüglich der Verringerung der Arbeitsplatzlücke entscheidende Impulse erwartet werden, ist der Dienstleistungssektor.²⁷

Gerade in den neuen Ländern sähe die Beschäftigungssituation ohne den "tertiären Sektor" und seine insgesamt positive Entwicklung (die allerdings bisher auch überproportional "transfergestützt" war) zweifellos noch wesentlich prekärer aus (vgl. Abb. 12). Und ebenso fraglos kann davon ausgegangen werden, daß gerade im Osten Deutschlands eine substantielle (Wieder-)Ausweitung²⁸ des Dienstleistungsangebots in einer Reihe von Bereichen angesichts bestehender Defizite (z.B. bei Gesundheitsprävention und -pflege, Kinderbetreuung, Umweltsanierung usw.) mehr als angezeigt ist, in weiteren Bereichen wäre sie zumindest wünschenswert. Ebenso ist plausibel, daß - wenn die erforderlichen Grundentscheidungen getroffen werden (z.B. Pflegeversicherung, Umsetzung des Anspruchs auf Kindergartenplätze usw.) - auf diesen Feldern erhebliche Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen werden können.²⁹ Keineswegs gesichert scheint aber, daß ein

26 Vgl. dazu auch die Überlegungen von Gerlinde und Hanswerner Sinn, die bereits frühzeitig auf die beschäftigungspolitischen Konsequenzen kapitalintensiver Investitionen in den NBL hingewiesen und diese kritisch erörtert haben (Sinn, Sinn 1991).

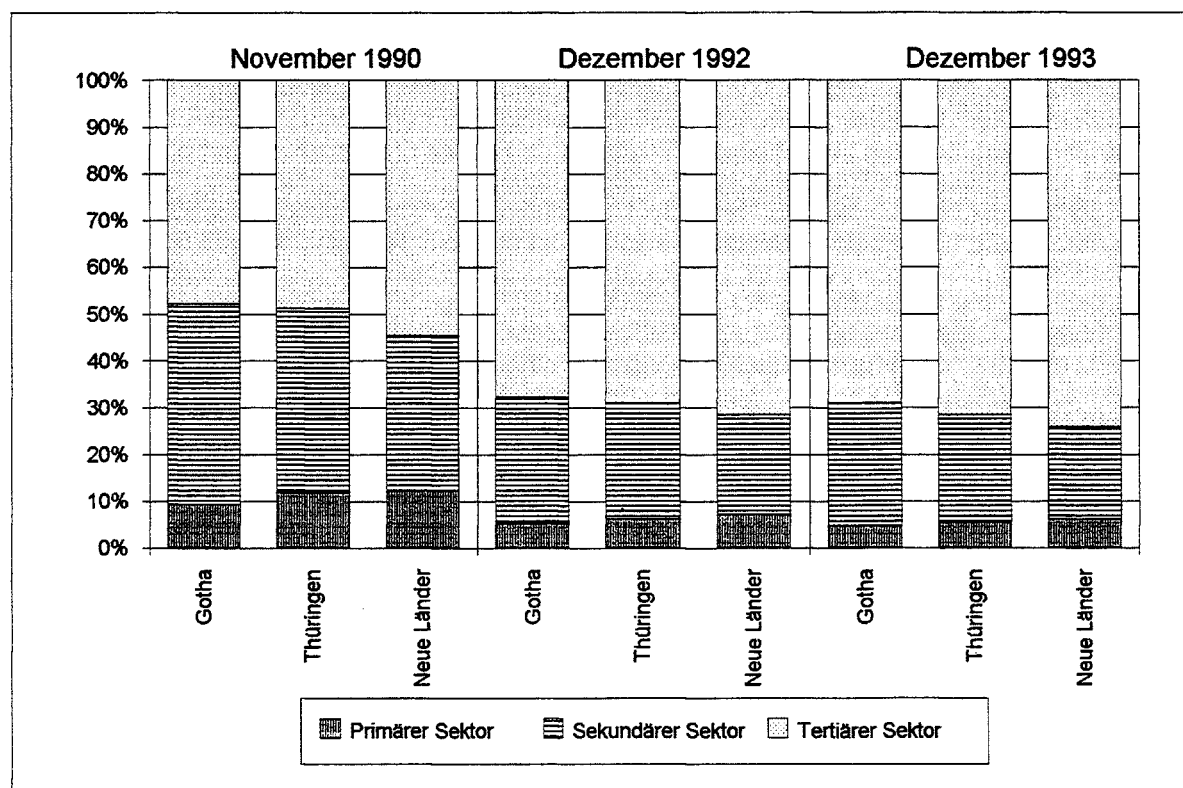
27 So sehen Appelbaum und Schettkat (ebd.) die Chance, erneut auf einen Wachstumspfad bei Sozialprodukt und Beschäftigung einzuschwenken, nicht nur - wie erwähnt - im Bereich innovativer Produkte, sondern vor allem im Bereich konsumnaher Dienstleistungen, wo sie eine ähnliche positive Rückkopplung von Produktivitätssteigerung und Nachfrage erwarten, wie sie bei komplexeren Konsumgütern in der Phase bis 1975 zu verzeichnen war. Postuliert wird dabei auch die Möglichkeit eines weitgehend autonomen Wachstums im Dienstleistungsbereich - eine ebenso interessante wie gewagte Annahme, die an dieser Stelle aber nicht weiter diskutiert werden kann.

28 Bekanntlich gab es gerade im Bereich der Betreuung von Kindern in der früheren DDR ein breites Angebot von Einrichtungen, das sehr rasch abgebaut wurde.

29 Zweifellos stellt sich das Problem der "Umweltverträglichkeit" bei Dienstleistungen meist nicht in vergleichbarer Form wie im Bereich der Produktion. Verwiesen sei aber darauf, daß es auch - und nicht zuletzt in einigen "Wachstumssektoren" - zu erheblichen Umweltbelastungen im Zuge der Erbringung von Dienstleistungen kommen kann. Das gilt etwa im Freizeitbereich, wo durch Dienstleistungsangebote z.B. problematische Formen des (Massen-)Tourismus (Heli-Skiing, Trekking im Himalaya usw.) induziert werden. Und selbstverständlich gilt auch im Dienstleistungsbereich, daß eine Sozialproduktrechnung problematisch ist, bei der etwa in gleicher Weise die Dienstleistung eines Drachenfliegers als wachstumsrelevant eingeht wie die ggf. dann im Krankenhaus an verunglückten Drachenfliegern erbrachte Betreuung.

Abbildung 12: Erwerbstätige und Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren im Arbeitsamtsbezirk Gotha, in Thüringen und in den neuen Ländern November 1990, Dezember 1992 und Dezember 1993

Arbeitsamtsbezirk Gotha	1990	in %	1992	in %	1993	in %
Primärer Sektor**	14845	9,29%	6601	5,35%	5841	4,70%
Sekundärer Sektor	68615	42,95%	33216	26,93%	32648	26,27%
Tertiärer Sektor**	76281	47,75%	83505	67,71%	85785	69,03%
Summe*:	159741	100,00%	123322	100,00%	124274	100,00%
Thüringen	1990	in %	1992	in %	1993	in %
Primärer Sektor	143306	11,85%	56273	6,30%	49128	5,54%
Sekundärer Sektor	476823	39,44%	220697	24,69%	202994	22,88%
Tertiärer Sektor	588951	48,71%	616818	69,01%	634981	71,58%
Summe*:	1209080	100,00%	893788	100,00%	887103	100,00%
Neue Länder	1990	in %	1992	in %	1993	in %
Primärer Sektor	936381	12,31%	416141	7,28%	344573	6,15%
Sekundärer Sektor	2519855	33,13%	1204782	21,09%	1099359	19,61%
Tertiärer Sektor	4149006	54,55%	4091670	71,63%	4161044	74,24%
Summe*:	7605242	100,00%	5712593	100,00%	5604976	100,00%



Primärer Sektor: Land-, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie/Wasser/Bergbau; Sekundärer Sektor: Verarbeit. Gewerbe (o. Bau); Tertiärer Sektor: Baugewerbe, Handel, Verkehr- u. Nachrichtenübermittlung, Kreditinstitute/Versicherungsgewerbe, sonstige Dienstleistungen, Org. ohne Erwerbszwecke, Gebietskörperschaften/Sozialversicherungen.

* ohne Beschäftigte, für die keine eindeutige Zuordnung möglich ist.

** 1990 im Arbeitsamtsbezirk Gotha wird der primäre Sektor ohne Beschäftigte im Bergbau und der tertiäre Sektor ohne Beschäftigte bei Organis. o. Erwerbszwecke ausgewiesen, für die aus Datenschutzgründen keine Auskunft erteilt wurde.

Quellen: Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30. November 1990, 27. März 1992; Statistischer Bericht - Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Thüringen 31.3.1992 - 31.12.1993, Heft 282/94, Oktober 1994; Rudolph 1992; eigene Berechnungen.

wachsender Dienstleistungssektor allein ausreichen wird, einen hohen Beschäftigungsstand im oben beschriebenen Sinne zu gewährleisten. Und zugleich scheint es fraglich, ob die "hochproduktiven High-Tech-Sektoren" allein in der Lage sein würden, die materiellen Voraussetzungen für einen wachsenden Dienstleistungssektors zu gewährleisten. Dies gilt in besonderer Weise für die neuen Bundesländer mit ihrer außergewöhnlichen Zusammensetzung des Arbeitsplatzangebots.³⁰

Zusammenfassend läßt sich daher sagen, daß die entscheidenden Probleme der Zukunft der Erwerbsarbeit am Standort Deutschland - und in den neuen Bundesländern zumal - bis weit nach der Jahrtausendwende nicht, wie häufig angenommen, in Engpässen bei der Arbeitskräfteversorgung liegen, die vor allem durch demographische Strukturen verschärft werden. Das **vorrangige Problem** wird es unter den erwartbaren Bedingungen (und voraussichtlich bis lange nach der Jahrtausendwende) vielmehr bleiben, **eine ausreichende Zahl von Beschäftigungsmöglichkeiten** zu schaffen, und zwar an Arbeitsplätzen, die einerseits nicht mit der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen in Konflikt geraten und andererseits an vorhandene und mobilisierbare Potentiale der vorhandenen Arbeitskräfte anknüpfen und dabei auch den Altersverschiebungen des Erwerbspersonenpotentials Rechnung tragen.

2.4 Mehr Beschäftigung in produktiven Bereichen - Utopie oder realistische Option?

Die Überlegungen über die Beschäftigungspotentiale hochtechnisierter Produktionsbereiche und des "tertiären Sektors" waren an dieser Stelle naturgemäß nur sehr cursorisch zu führen, sie sollten nur dazu dienen zu verdeutlichen, daß das Problem des Mangels an Beschäftigungsmöglichkeiten auch dann weiter dominieren wird, wenn die darin liegenden Wachstumspotentiale genutzt werden. Damit stellt sich nachdrücklich die Frage nach weiteren Alternativen. Gezeigt werden soll im folgenden, daß unter bestimmten Voraussetzungen durchaus realistische **Chancen** bestehen, den **Trend zu immer weniger produktiven und produktionsnahen Arbeitsplätzen umzukehren**, und zwar durch eine Förderung arbeitsintensiver Tätigkeiten (oder präziser gesagt: durch die Beseitigung von Benachteiligungen,

30 Neben hohen Anteilen von Dienstleistungen hat hier das Handwerk einen weit höheren Anteil an den Arbeitsplätzen (vgl. dazu den Exkurs in Kap. V, S. 185 ff.). Damit stellt sich auch die sehr viel weitergehende und an dieser Stelle nur zu thematisierende, aber nicht zu beantwortende Frage, ob eine derartige unkonventionelle Arbeitsplatzstruktur auch aus sich heraus stabil sein kann, oder ob sie nur unter den besonderen Bedingungen einer "Transferökonomie" entstehen konnte und sich auch nur unter diesen spezifischen Voraussetzungen aufrechterhalten ließe.

die zu dem starken Rückgang solcher Beschäftigungsmöglichkeiten wesentlich beigetragen haben).

Auf diese Weise können - neben der Schaffung von Arbeitsplätzen - auch Beiträge zu einer ökologisch akzeptableren Form des Wirtschaftens geleistet werden. Da die Erfahrung zweifelsfrei zeigt, daß von einem wachsenden Beschäftigungsgrad insbesondere auch sogenannte Problemgruppen profitieren, wäre damit darüber hinaus auch ein wesentlicher Beitrag zur Einbindung bzw. Wiedereingliederung Arbeitsloser und insbesondere älterer Arbeitnehmer geleistet.

Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, daß die in der Bundesrepublik in der Nachkriegszeit relativ lang anhaltenden Phasen des Arbeitskräftemangels (z.T. auch als "Überbeschäftigung" bezeichnet) zwar sicherlich zu erheblichen Friktionen in vielen Unternehmen geführt haben; letztlich konnten die damit zusammenhängenden Probleme aber immer bewältigt werden und erwiesen sich niemals als chronisch. Demgegenüber sind die Probleme der Arbeitslosigkeit nicht nur seit 20 Jahren ungelöst, sie verschärfen sich mit steigendem Volumen und zunehmender Dauer ständig.³¹

Wichtig ist, daß die Arbeitskräfteknappheit der 60er und frühen 70er Jahre dazu geführt hat, daß auch Arbeitskräfte mit unterdurchschnittlichen Voraussetzungen in den Arbeitsprozeß integriert werden konnten, und vor allem auch die Beschäftigung Älterer keine besonderen Schwierigkeiten mit sich brachte. Das Entstehen der sogenannten "Problemgruppen" ist zu erheblichen Teilen ein Ergebnis des rückläufigen Arbeitskräftebedarfs und der damit verbundenen Filterwirkungen (bessere Selektionsmöglichkeiten beim Beschäftigungsabbau und vor allem bei Wiedereinstellungen - sehr plastisch als Politik zur Schaffung "olympiareifer Mannschaften" vielfältig untersucht und beschrieben). Schlußfolgern läßt sich daraus, daß Maßnahmen zur Förderung der Vermittlungsfähigkeit dieser Arbeitskräfte zwar hoch sinnvoll sind (im Sinne der Kompensation von bereits vorher vorhandenen sowie durch Arbeitslosigkeit erworbenen Nachteilen), aber letztlich nur wirksam werden können, wenn es gelingt, zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen.

In den **neuen Bundesländern** waren die **"Filterwirkungen"** beim **Personalabbau** zweifellos weit weniger ausgeprägt. Dies ist aber weniger Ausdruck nicht vorhandener oder wirksamer Selektionsinteressen als vielmehr der Tatsache, daß die Schließung von Unternehmen und Betriebsteilen bzw. das Herunterfahren auf einen Bruchteil der früheren Belegschaft dazu führen mußte, daß alle Arbeitskräftegruppen und damit eben auch solche mit positiven "askriptiven" Eigenschaften (jung + hochqualifiziert = hochmotiviert + produktiv) betroffen waren. Das Arbeitslosigkeitsrisiko war relativ gleichmäßig verteilt, aber nur weil es insgesamt außerordentlich

31 Wenn die Strategie zur Schaffung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten so erfolgreich sein sollte, daß sie irgendwann zu Vollbeschäftigung oder gar Arbeitskräfteknappheit führt, so wären die damit verbundenen Schwierigkeiten gegenüber dem derzeitigen Zustand zweifellos als kleineres und überwindbares "Übel" zu akzeptieren.

hoch war. Mit einsetzender Einstelltätigkeit bei insgesamt nach wie vor hoher Unterbeschäftigung beginnen jetzt aber die Mechanismen, die zur Strukturierung von Arbeitslosigkeit führen, zunehmend zu greifen. Die "klassischen" Problemgruppen des Arbeitsmarkts entstehen und verfestigen sich.³²

Wenn es gelingt, dafür zu sorgen, daß produktive Beschäftigungsmöglichkeiten und produktionsnahe Dienstleistungen neu (oder wieder) entstehen, könnte sich das nicht nur durch die globale Steigerung der Arbeitskräftenachfrage mittelbar günstig für die sogenannten Problemgruppen des Arbeitsmarkts auswirken. Damit würden darüber hinaus auch direkt vorzeitig ausgegliederte **ältere Arbeitskräfte** begünstigt, da viele der neuen Arbeitsplätze **gerade auch** eine Chance bieten werden, vorhandene spezifische Voraussetzungen zu nutzen (häufig vorher brachliegende berufsfachliche Qualifikationen, umfassendes Erfahrungswissen usw.).

2.4.1 Die Zurückdrängung des Faktors Arbeit im Bereich der Produktion - ehernes Gesetz oder umkehrbarer Trend?

Die Annahme, daß die Möglichkeit einer substantiellen Ausweitung von produktiven Tätigkeiten und produktionsnahen Dienstleistungen besteht, geht von folgender **Grundüberlegung** aus: Die starke Zurückdrängung arbeitsintensiverer Produktionsverfahren (die übrigens zumindest teilweise auch umweltverträglicher waren als die, von denen sie verdrängt wurden), wie sie in den letzten Jahrzehnten zu verzeichnen war, und der Abbau der entsprechenden Arbeitsplätze waren nicht ausschließlich durch deren "objektive" Unterlegenheit gegenüber "fortschrittlicheren" Verfahren verursacht. Vielmehr gibt es einige Evidenz dafür, daß diese Verschiebung nicht zuletzt auch auf eine Benachteiligung der entsprechenden Betriebe und ihrer Beschäftigten durch das gesellschaftliche Umverteilungssystem zurückgeht, das seinen Mittelbedarf weit überwiegend dem Produktionsfaktor Arbeit anlastet.³³

Die entsprechende Diskussion wird seit längerem geführt, Forderungen nach Senkung der Lohnnebenkosten werden von den Arbeitgeberverbänden gestellt, aber auch von den Gewerkschaften mitunterstützt. Seit dem Beitritt der neuen Länder hat sich die Belastung des Faktors Arbeit inso-

32 Nicht überraschen kann, daß Unternehmen, die Arbeitsplätze neu zu besetzen hatten, das Überangebot an qualifizierter Arbeitskraft nutzten, um zu besonders sophistischen Personalauswahlverfahren zu greifen (vgl. dazu auch Mendius 1994).

33 So trägt nach Ansicht des Vorstandsmitgliedes des "Vereins für ökologische Steuerreform", Anselm Görres, "der Faktor Arbeit heute zu 62 % zum Gesamtaufkommen an Steuern und Sozialabgaben bei; seit 1970 habe sein Anteil um 40 % zugenommen" (Süddeutsche Zeitung vom 10.11.1994, S. 22).

fern verschärft, als ein wesentlicher Teil der notwendigen Transferleistungen von den Sozialversicherungen getragen und der Umstrukturierungs- und Aufbauprozeß, der eigentlich als eine Aufgabe der Gesamtgesellschaft angesehen wird, in erheblichem Umfang über Mittel der Bundesanstalt für Arbeit finanziert wird, aus Mitteln also, die ausschließlich von den Beitragszahlern aufgebracht werden und eigentlich für andere Zwecke vorgesehen sind.³⁴ Insgesamt gibt es eine breite Übereinstimmung darin, daß die Lohnnebenkosten keineswegs weiter steigen dürfen, sondern gesenkt werden müssen. Dazu kann beitragen, wenn "wesensfremde" Bestandteile eliminiert werden, vor allem aber wirkt sich in dieser Richtung aus, wenn die Zahl und die Quote der Beitragszahler wieder steigt.³⁵

Das Wirken des Kausalzusammenhangs, wonach höhere Sozialabgaben und Steuern den Faktor Arbeitskraft verteuern und damit Rationalisierungsinvestitionen und kapitalintensive Fertigung nahelegen, ist unübersehbar; desgleichen, daß dies über die Verdrängung vergleichsweise beschäftigungsintensiver Arbeitsplätze zu sinkender Beschäftigung führt. Daher spricht vieles dafür, daß die Wirkungskette auch in umgekehrter Richtung greift, nämlich niedrigere Lasten auf den Faktor Arbeit zum Ergebnis haben, daß zusätzliche Arbeitsplätze rentabel werden. Dann gilt, daß zusätzliche Beschäftigung zugleich steigende Zahlen von Beitragszahlern bedeutet und damit zu sich verringerndem Sozialaufwand führt. Eine Entlastung des Faktors Arbeit könnte sich daher als das sehr viel probatere Mittel erweisen, um den viel beschworenen sich selbsttragenden, nicht nur wachstums-, sondern auch beschäftigungswirksamen wirtschaftlichen Aufschwungprozeß zu initiieren, als viele andere Instrumente, die bislang in diesem Zusammenhang eingesetzt wurden.

Daß über einen solchen Ansatz erhebliche Beschäftigungspotentiale mobilisierbar sein könnten, wird u.a. dadurch verdeutlicht, daß ein Großteil der verdrängten Produktionen und Dienstleistungen keineswegs mangels Nachfrage verschwunden ist, sondern diese in andere "Sphären" ("Do-it-yourself", "Nachbarschaftshilfe", Schwarzarbeit) abgedrängt worden sind. Der Sachverhalt, daß diese "grauen" oder illegalen Tätigkeiten fast ausschließ-

34 Beispielsweise fordern die Arbeitgebervereinigung Gesamtmetall und die Industriegewerkschaft Metall in ihrem gemeinsamen Positionspapier zum Standort Deutschland vom April 1994 "Für Wettbewerbsfähigkeit und mehr Beschäftigung" in diesem Kontext: "Maßnahmen der aktiven Arbeitsmarktpolitik sind aus der Finanzierung durch die Beiträge von Arbeitgebern und Arbeitnehmern zur Arbeitslosenversicherung herauszunehmen und durch regelgebundene Bundeszuschüsse zu ersetzen" (1994, S. 15).

35 Die kumulierten Versicherungsbeiträge sollen laut einem neuen Gutachten der Prognos AG von derzeit 19 % bis zum Jahr 2010 auf 44 % bis 47 % steigen, ein Vertreter des Verbandes der Rentenversicherungsträger rechnet sogar mit bis zu 50 % (Süddeutsche Zeitung vom 24.11.1994, S. 21).

lich in arbeitsintensiven Bereichen Platz greifen (und zwar durchaus in Konkurrenz zu "industriell gefertigten Produkten"), zeigt, daß es schon jetzt einen erheblichen Korridor der Um- bzw. Rückverlagerung zu arbeitsintensiveren Varianten gibt.

Es ist kaum bestreitbar, daß das Vordringen von Do-it-yourself und Schwarzarbeit (außer von der Arbeitszeitverkürzung und möglicherweise auch von der Arbeitslosigkeit) massiv von der drastischen Verbilligung der dabei benötigten Maschinen und Ausrüstungen profitiert hat (Bohrmaschine, Handkreissäge, Schwingschleifer gehören fast schon zur Standardausrüstung privater Haushalte, aber auch ambitioniertere Gerätschaften zur Holz- und Metallbearbeitung finden immer weitere Verbreitung).³⁶ Maßgeblich für diesen Siegeszug sind mehrere im hier diskutierten Kontext durchaus einschlägige Faktoren: Eine wichtige Voraussetzung der Verbreitung sind die stark gesunkenen Preise dieser Produkte, wobei sie sicherlich klassische Beispiele für das oben zitierte Wachstumsmuster darstellen (arbeitsparende Effekte der Produktivitätssteigerung lagen zunächst unterhalb der marktausweitenden Effekte). Daß sie aber so preisgünstig angeboten werden konnten, liegt u.a. an den niedrigen Rohstoff- und Energiepreisen, an den nicht einbezogenen Entsorgungskosten sowie an der hohen Belastung des Faktors Arbeitskraft, der diese kapitalintensiv gefertigten Produkte relativ wenig, die alternativ nutzbaren (vor allem handwerklichen) Leistungen aber stark tangierte. Im Ergebnis kam es dazu, daß in bestimmten Bereichen der Anteil der über den legalen Arbeitsmarkt abgewickelten Arbeiten stark zurückgegangen ist.³⁷

In der ehemaligen DDR wurde das "arbeitsintensive" Handwerk ebenfalls stark benachteiligt. Dabei spielten hier aber nicht das Umverteilungssystem, sondern vor allem ideologische Reserven gegenüber diesem für rückständig und überholt gehaltenen Wirtschaftszweig eine besondere Rolle. (Die Folge war u.a. eine Benachteiligung bei der Material- und Arbeitskräfteversorgung sowie Reglementierungen der Betriebsgröße der Arbeitsfelder usw.) Mit der Übernahme der westlichen Strukturen auch in diesem Bereich und mit der Angleichung der Kosten - auch das Ost-Handwerk hat derzeit noch deutlich niedrigere Lohnkosten und geringere Stundenverrechnungssätze - aktualisieren sich aber sukzessive auch die gleichen Probleme.

36 Ein interessantes Beispiel bietet der Eigenheimbau: Zu prüfen wäre hier die These, daß - tendenziell industriell produzierte - Fertighäuser vor allem in Regionen und Phasen mit hohem Beschäftigungsgrad (und damit geringem Schwarzarbeitspotential) und bei zu Eigenarbeit wenig oder überhaupt nicht in der Lage befindlichen Bauherren Vorteile gegenüber dem wesentlich arbeitsintensiveren konventionellen Haus haben.

37 Beispielsweise erfordert das Streichen oder Tapezieren im Hause relativ wenig "Investitionsaufwand" und ist auch von Laien zumindest "für den Hausgebrauch" relativ rasch zu erlernen (gleiches gilt für Gartenarbeiten). Die Verrechnungssätze entsprechender Anbieter liegen keineswegs signifikant unter denen von Handwerkssparten, bei denen die "Selbermachschwelle" deutlich höher anzusetzen ist, wie etwa im Sanitär-Heizungs-Klima-Bereich oder bei der Starkstromelektrik. Tischler- und einfachere Maurerarbeiten sowie weniger komplizierte Autoreparaturen dürften sich im Mittelfeld bewegen.

Wenn die Vermutung der derzeitigen Benachteiligung zutrifft, dann wäre zu erwarten, daß mit einer Entlastung des Faktors Arbeit auch arbeitsintensivere Produktionen und Dienstleistungen wieder wettbewerbsfähig werden und zusätzliche neu entstehen können.

Besonders günstige Voraussetzungen dürften dafür in den neuen Bundesländern anzutreffen sein, da es hier nicht nur ein großes Potential an Arbeitskräften, sondern auch spezifische Erfahrungen mit "arbeitsintensiver Produktion" gab - wenn auch unter ganz anderen Voraussetzungen.

Die Produktivitätsnachteile der Betriebe in der früheren DDR lassen sich selbstverständlich keineswegs mit einem bewußten Verzicht auf kapitalintensive Herstellungsverfahren erklären. Maßgeblich waren vielmehr - neben den Restriktionen durch eine aufgeblähte Administration inner- und außerhalb der Unternehmen und die Versorgungsengpässe - nicht zuletzt die wiederum durch Produktivitätsrückstände bedingten Engpässe bei Investitionsmitteln. Im Gegenteil: Wo immer es möglich war, setzte die DDR-Ökonomie auf hohe Kapitalintensität. Wenn gleichwohl die Arbeitsintensität der Produktion sehr hoch lag, wenn Reparaturen und umfassende "Runderneuerungen" in allen Bereichen eine wichtige Rolle spielten, so war das nicht Ausdruck entsprechender Zielvorstellungen, sondern Ergebnis der Unfähigkeit der zentralwirtschaftlichen Ökonomie, die benötigten Güter und Dienstleistungen bereitzustellen. Dennoch sind so - insofern in gewisser Weise konstraintentional - die viel beschworenen "kreativen Improvisationsfähigkeiten" der "Werk tätigen" entstanden, die sich auch für neuartige, stärker arbeitsorientierte Produktionen nutzen lassen müßten.

2.4.2 Mehr Arbeitsplätze durch arbeitsintensivere Produktion - gibt es konkrete Ansatzpunkte?

Zweifelloos läßt sich eine derartige Neuorientierung nicht kurzfristig umsetzen. Derzeit wird aber bereits eine Vielzahl von Möglichkeiten diskutiert, eine derartige Umsteuerung herbeizuführen, Stichworte sind z.B.: Wertschöpfungsabgabe, Entlastung der Sozialversicherungen von wesensfremden Aufgaben zugunsten einer alle gesellschaftlichen Gruppen, also etwa auch Beamte und Selbständige einschließenden Steuerfinanzierung, Abgaben auf den Ressourcenverbrauch wie z.B. die emissionsabhängige Besteuerung von Kraftfahrzeugen, umfassende Rücknahmeverpflichtungen für ausgediente Produkte usw.

Zu einer Variante, der sogenannten Energiesteuer, und ihren möglichen Effekten liegen bereits umfassende Modellrechnungen und ökonom(etr)ische Analysen vor.³⁸ Für eine längerfristig angelegte, aufkommensneutrale

38 Vergleiche das für Greenpeace erstellte Gutachten zu den Wirkungen einer Energiesteuer, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Wirtschaftliche Auswirkungen einer ökologischen Steuerreform, Berlin 1994, sowie das Memorandum des Förderver-

Steuer auf den Energieverbrauch werden - neben den im Vordergrund stehenden ökologischen Effekten - über die damit einhergehende Belastungsverlagerung weg vom Faktor Arbeitskraft auch erhebliche Beschäftigungsgewinne ausgewiesen.³⁹ Während mit positiven Auswirkungen für die Beschäftigung auch beim Einsatz anderer Instrumente zur Entlastung des Faktors Arbeit zu rechnen ist, ist zu erwarten, daß die durch die "Umsteuerung" (im Wortsinne) induzierten Umstrukturierungseffekte sich in ihren sektor- und branchenspezifischen Auswirkungen durchaus markant unterscheiden können, je nachdem welchen Ansatzpunkt man wählt (z.B. Energiesteuer oder Wertschöpfungsabgabe oder Umschichtung von Sozialabgaben zu Steuern) und wie man die Maßnahmen gestaltet.

Während aber zur Einschätzung der fiskalischen, beschäftigungspolitischen und ökonomischen Auswirkungen prinzipiell Analyse- und Prognoseinstrumente verfügbar sind und entsprechende Szenarien entwickelt werden können, bleibt weitgehend ausgeklammert, wie sich dieser Prozeß konkret vollziehen würde. Offen ist, welche Tätigkeitsfelder expandieren, welche neu entstehen, welche schrumpfen würden, und unbekannt ist vor allen Dingen, welche betriebsinternen und betriebsübergreifenden Umstrukturierungsprozesse erforderlich wären, welche Belastungen auf die Arbeitskräfte zukommen, wie sich Arbeitsbedingungen verändern, welche Qualifikationsanforderungen entstehen würden, wenn entsprechende Maßnahmen ergriffen werden usw.

Eine verlässliche und detaillierte Einschätzung der Möglichkeiten und der konkreten Auswirkungen einer Förderung arbeitsintensiverer Arbeitsplätze ist derzeit noch nicht möglich. Dazu bedarf es zunächst konzeptionell angelegter, zugleich aber empirisch gestützter Analysen, um die erwartbaren konkreten Auswirkungen solcher Politikansätze und die angemessenen Interventionsinstrumente möglichst zuverlässig zu modellieren. Dabei kann auf vorhandene theoretische Ansätze und empirische Erfahrungen zurückgegriffen werden, um darauf aufbauend ein adäquates sozialwissenschaftliches Analyseinstrumentarium für diese Aufgabe zu entwickeln.

Beispielsweise können vorliegende Ergebnisse über das Leistungsspektrum von Handwerksbranchen und dessen Entwicklungsmöglichkeiten sowie über die Qualifikationspotentiale der Beschäftigten genutzt werden, um herauszuarbeiten, welche Aufgaben wieder oder zusätzlich von diesem Wirtschaftssektor übernommen werden könnten. Die Kenntnisse über in

eins ökologische Steuerreform, München 1994 (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 10.11.1994, S. 22).

- 39 Es kann kaum überraschen, daß das Instrument der Energiesteuer von wichtigen gesellschaftlichen Gruppen sehr unterschiedlich beurteilt wird. Bemerkenswert ist aber, daß auch der Bundesverband der Deutschen Industrie in seinem gerade vorgestellten Positionspapier "Umsteuern mit Ökosteuern" eine ökologische Steuerreform keineswegs ablehnt. Der Präsident des VDI warnte vielmehr nur vor "unbedachten Experimenten", die zu unvermeidbaren Konkurrenzschäden gegenüber dem Ausland und inadäquaten Folgen für bestimmte Branchen führen würden, und verwies ansonsten auf unterschiedliche Meinungen zu diesem Thema im Verband und auf die Bereitschaft, hierüber zu diskutieren (Süddeutsche Zeitung vom 22.11.1994, S. 21).

der Industrie derzeit unterqualifiziert eingesetzte Fachkräfte, vor allem aber über die Potentiale der derzeit Arbeitslosen ermöglichen eine Beurteilung der mobilisierbaren Arbeitskraftressourcen, was besonders wichtig ist, weil nach wie vor davon auszugehen ist, daß der Personalbedarf in wichtigen industriellen Sektoren weiter rückläufig sein wird.⁴⁰ Aber auch über die Quantität und Qualität des Arbeitskräftebedarfs in neu entstehenden Branchen werden sukzessive Informationen anfallen, die genutzt werden können.

2.4.3 Identifikation neuer Tätigkeitsfelder und Bestimmung erwartbaren Gestaltungs- und Qualifizierungsbedarfs

Gleichzeitig ist aber selbstverständlich davon auszugehen, daß mit den **neuen Tätigkeitsfeldern** auch **Qualifikationsbedürfe** entstehen, die mit vorhandenen bzw. graduell "aktualisierten" Qualifikationen allein nicht abzudecken sind, zumal keinesfalls durchweg davon auszugehen ist, daß arbeitsintensive Produktionsformen deshalb auch notwendig "Low-Tech"-Varianten sein müssen.⁴¹ Wichtige Impulse dürften dabei z.B. vom künftig sicherlich rasch an Bedeutung **gewinnenden Recycling ausrangierter Produkte und Materialien** (d.h. von der Rückführung in den Stoffkreislauf) ausgehen.⁴²

Beispielsweise könnten für ambitionierte Verfahren des Altfahrzeugrecyclings in erheblichem Umfang vorhandene Qualifikationen genutzt werden. Zu denken ist dabei z.B. an Arbeitskräfte aus den Automobilkombinaten, von denen bekanntlich nur ein Bruchteil (so auch im Fall des AWE, vgl. Kap. I und IV) in den neuen Werken (Opel und VW) einen Arbeitsplatz fand. Deren Qualifikationen müßten allerdings gezielt ergänzt werden durch die Vermittlung von spezifischen Kenntnissen zu Demontagetechniken, zur Werkstoffidentifikation, aber auch zur sachgerechten Schadstoffbeseitigung.⁴³

40 So besagt die neueste "Prognose-Umfrage" des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung, daß sich "trotz des leichten Wiederanstiegs der Produktion in diesem Jahr und des spürbaren Wachstums im nächsten Jahr ... aus den Planangaben ein nochmals starker Rückgang von 6 % im Jahresdurchschnitt 1994 und eine weitere Reduktion der Beschäftigung um etwa 1 1/2 % im Jahresdurchschnitt 1995" ermitteln läßt (ifo-Schnelldienst 1994, S. 5).

41 Verdeutlichen läßt sich das am Beispiel vom CIM-Konzepten. Hier wird zwar einerseits konstatiert: "Die überwiegende Mehrzahl von Ingenieuren sieht CIM als Komplementierung des historisch älteren Ansatzes der flexiblen Automatisierung, mit diesem Kontext kommen nur kapitalintensive Strategien in Frage." Gleichzeitig wird aber festgestellt, daß "kein Zweifel daran bestehen kann, daß CIM-Lösungen, verstanden als rationale und rationelle Informationsverarbeitung, auf Grundlage vernetzter PCs relativ kapitalarm betrieben werden können" (Volkholz 1992, S. 18).

42 Welche Möglichkeiten ein umfassender Ansatz zur Vermeidung von Umweltschäden bei gleichzeitiger Modernisierung des Fahrzeugparks und zur Sicherung bzw. Schaffung von Arbeitsplätzen im Bereich Altfahrzeugverwertung bietet, untersucht der Beitrag von Mendius (1994a).

43 Da die Erfahrung zeigt, daß "Prävention" kostengünstiger und effektiver ist als "Nachsorge", wird es in diesem im Aufbau befindlichen Wiederverwertungssektor

Längerfristig noch größere Möglichkeiten der Schaffung von Arbeitsplätzen bieten sich, wenn dieses "Wiederverwerten" ergänzt wird durch **verstärktes "Weiterverwenden"**. Beispielsweise ist zu erwarten, daß es im Zuge der Umstrukturierungen zur Entlastung des Faktors Arbeit dazu kommen wird, daß auch aufwendigere Reparaturen und "Überholungen" von technischen Produkten gegenüber dem in den letzten Jahren forcierten großflächigen Austauschen von Komponenten oder dem zunehmend verbreiteten Verschrotten ganzer Geräte (ohne Fehlerdiagnose oder Instandsetzungsversuch) wieder an Boden gewinnen. Erst recht gilt das, wenn es gelingt, die bei vielen Verbrauchsgütern unverkennbaren Tendenzen zur konstruktiven Verhinderung von Reparaturen (Verschweißung von Gehäusen statt Verschraubung, zunehmende Verwendung nicht zerstörungsfrei lösbarer Verbindungen, Zusammenfassung mehrerer, früher einzeln auswechselbarer Komponenten zu nur noch komplett auszutauschenden Systemen etc.) wieder umzukehren in Richtung auf modulare Konzepte, die die Aktualisierung und Modernisierung entsprechender Geräte unter Weiterverwendung eines Großteils der Bestandteile ermöglichen.⁴⁴ Dann wird auch der Bedarf an komplexeren Qualifikationen wieder steigen.⁴⁵

Auch dabei kann an vorhandene Kompetenz angeknüpft werden. So werden in den meisten Facharbeiterausbildungen, vor allem auch im Handwerk, nach wie vor Fähigkeiten zur umfassenden Instandsetzung und sogar zur Erstellung von Produkten oder Komponenten vermittelt.⁴⁶ Eine besondere Rolle spielte dies in der ehemaligen DDR, wo derartige Fähigkeiten wegen des verschiedentlich erwähnten chronischen Ressourcenmangels im Arbeitsalltag der Unternehmen offensichtlich weit mehr genutzt wurden

darüber hinaus darauf ankommen, von Beginn an sicherzustellen, daß den Erfordernissen des Arbeitsschutzes und einer menschengerechten Gestaltung der Arbeitsplätze Rechnung getragen und ein entsprechendes Problembewußtsein bei den Beteiligten verankert wird. Angesichts des Eindrucks, den viele Vorläufer dieser Branche (Schrottplatz- und Müllkippenbetreiber) in dieser Hinsicht vermittelten, zweifellos ein besonders wichtiges Unterfangen.

- 44 Prinzipiell ist diese Situation beispielsweise bei Personalcomputern heute schon gegeben. Hier lassen sich die für die Leistungsfähigkeit maßgeblichen Bauteile wie Hauptprozessor, Grafikkarten oder Festplatten problemlos auswechseln und das Gerät damit auf den neuesten Stand bringen. Faktisch verhindert wird das aber über eine Preispolitik, die Einzelkomponenten verhältnismäßig teuer, komplette Neugeräte aber vergleichsweise günstig macht - was solange funktioniert, wie die "Entsorgung" der Altgeräte scheinbar kostenfrei bewerkstelligt werden kann und der (eigentlich relativ geringe) Arbeitsaufwand für einen entsprechenden Umbau aufgrund der angeführten Zusammenhänge im Vergleich zu den Kosten komplett neuer Hardware stark zu Buche schlägt.
- 45 So ließen sich allein über die Reparatur von Kunststoffteilen an Automobilen (anstelle des heute üblichen Auswechselns) pro Jahr heute schon über 180 Mio. DM sparen, so jedenfalls Clemens Große-Vehne vom Vorstand der Dekra (vgl. Kfz-Betrieb 1994, S. 7).
- 46 erinnert sei an das "Gesellenstück", dessen Erstellung solche komplexen Qualifikationen voraussetzt.

als in der Bundesrepublik (vgl. Kap. I). Aber auch insbesondere im Privatleben spielte die Fähigkeit, höherwertige Gebrauchsgegenstände am Leben zu erhalten oder aus mehreren schadhafte Modellen neu aufzubauen - ein außerordentlich arbeitsintensives Verhalten -, notgedrungen eine erhebliche Rolle. In der jetzigen beruflichen Praxis kommen die entsprechenden Qualifikationen ebenso wie in den Altländern kaum noch zum Einsatz.⁴⁷

Die potentiell entstehenden Arbeitsplätze eignen sich aber nicht nur für die **"Wiederverwertung" vorhandener Qualifikationen von älteren Arbeitskräften**; in mittel- und längerfristiger Perspektive wird es auch in diesem Bereich sehr wichtig sein, für **geeigneten Nachwuchs** zu sorgen und dafür adäquate Qualifizierungsgänge anzubieten. So gibt es bereits Bemühungen, entsprechende Maßnahmen für das Autorecycling zu installieren.

Umfassende Erfahrungen mit arbeitsintensiven Verfahren wurden und werden in den neuen Ländern darüber hinaus seit einiger Zeit beispielsweise auch in den mit AFG-Mitteln geförderten Maßnahmen gesammelt. Erwähnt seien hier die Arbeitsbeschaffungs- bzw. §-249h-Maßnahmen und insbesondere die ABS-Gesellschaften. Einerseits wird deren Berechtigung unter den besonderen Bedingungen der Transformation heute kaum noch in Frage gestellt, andererseits herrscht breite Übereinstimmung darüber, daß, wo immer möglich, Beschäftigung aus dem "zweiten" in den ersten Arbeitsmarkt überführt werden sollte. Das heißt, daß auch versucht werden müßte, die in diesen Einrichtungen bzw. Maßnahmen gesammelten Erfahrungen nutzbar zu machen für die Konzipierung marktgängiger, arbeitsintensiver Beschäftigungsmöglichkeiten. (Auch hierzu gibt es im Bereich der ABS-Gesellschaften bereits eine Reihe von Ansätzen.) Und das kann ggf. auch heißen, daß man - solange die Benachteiligung arbeitsintensiver Tätigkeiten nicht generell beseitigt wird - solche Formen der Arbeitsplatzschaffung auch direkt fördern muß.

47 Beispielsweise gehörten arbeitsintensive Aufgaben, die hohe Fachqualifikation erfordern, wie Zylinderkopfinstandsetzungen (inkl. Wechseln und Einschleifen der Ventile) oder das "Neulagern" von Schaltgetrieben noch vor einigen Jahren zum Standardrepertoire von Kfz-Betrieben. Heute werden solche Arbeiten kaum noch gemacht, ebensowenig Schweißarbeiten an Auspuffanlagen oder das Ausbeulen von leicht auswechselbaren Karosserieteilen, weil sie aus den genannten Gründen "unrentabel" geworden sind. (Wartburgs und Trabis wurden hingegen teilweise sogar mehrfach von Grund auf neu aufgebaut.) Gleiches gilt etwa für die Instandhaltung von elektrischen Großgeräten wie Wasch- oder Spülmaschinen. Hier werden die zwecks Instandsetzung vom Nutzer bestellten Kundendienstmonteure von großen Versandhausketten über Prämien sogar motiviert, dem Verbraucher anstelle einer Reparatur eine Neuanschaffung nahezubringen.

Literatur

- Albers, D.: Regionalpolitik der europäischen Gewerkschaften, Köln 1993.
- Altmann, N.: Japanese work policy: Opportunity, challenge or threat? In: A. Sandberg (ed.): Enriching Production - Perspectives on Volvo's Uddevalla plant as an alternative to lean production, Aldershot etc. 1995, pp. 316-352.
- Altmann, N.; Bieber, D.; Deiß, M.; Döhl, V.; Sauer, D.; Schrayssshuen, Th.: Veränderung der Arbeitsbedingungen durch neuartige Formen der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung (Zulieferindustrie), hektogr. Bericht, München 1993.
- Altmann, N.; Sauer, D. (Hrsg.): Systemische Rationalisierung und Zulieferindustrie - Sozialwissenschaftliche Aspekte zwischenbetrieblicher Arbeitsteilung, Frankfurt/New York 1989.
- ANBA (Amtliche Nachrichten der Bundesanstalt für Arbeit), Heft 9, 41. Jg., Nürnberg 1993.
- Appelbaum, E.; Schettkatt, R.: Employment Developments in Industrialized Economies: Explaining Common and Diverging Trends, WZB-Discussion Paper, Berlin 1993.
- Arbeitgebervereinigung Gesamtmetall; Industriegewerkschaft Metall (Hrsg.): Positionspapier "Für Wettbewerbsfähigkeit und mehr Beschäftigung", April 1994.
- Arbeitsamt Gotha (Hrsg.): Der Arbeitsmarkt, verschiedene Jahresberichte.
- Arbeitsamt Gotha (Hrsg.): Presseinformation "Der Arbeitsmarkt", verschiedene Jahrgänge.
- Arbeitsamt Gotha (Hrsg.): Presseinformation Nr. 60, 1994.
- Arbeitsamt Zwickau (Hrsg.), verschiedene Jahresberichte.
- Arbeitsamt Zwickau (Hrsg.): Statistisches Informationsmaterial, Zwickau 1994.
- Arbeitsgemeinschaft der Thüringer Industrie- und Handelskammern (Hrsg.): Wirtschaftstelegramm für das Land Thüringen, Nr. 3, März 1994.
- Aufbauwerk Thüringen GmbH (Hrsg.): 2. Arbeitsberatung mit Rahmenentwurf für ein Landesprogramm Forschung und Technologie für Thüringen, Erfurt 1993.
- AUTOHAUS, Fachmagazin für Unternehmensführung & Werkstattpraxis, verschiedene Ausgaben.
- Automobil-Produktion (Schwerpunkt DDR-Autoindustrie), Ausgabe V, 4. Jg., September 1990.
- Automobil-Produktion, Sonderausgabe März 1993 (VW Werk Mosel).
- Automobilwerke Eisenach GmbH (Hrsg.): Über neun Jahrzehnte Automobilbau in Eisenach, Eisenach o.J. (1991).
- Autorensgemeinschaft: Zur Arbeitsmarktentwicklung 1990/1991 im vereinten Deutschland. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 4, 23. Jg., 1990, S. 455-473.
- Autorensgemeinschaft: Der Arbeitsmarkt 1991 und 1992 in der Bundesrepublik Deutschland. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 4, 24. Jg., 1991, S. 621-634.
- Autorensgemeinschaft: Der Arbeitsmarkt 1992 und 1993 in der Bundesrepublik Deutschland. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 4, 25. Jg., 1992, S. 457-482.
- Autorensgemeinschaft: Der Arbeitsmarkt 1993 und 1994 in der Bundesrepublik Deutschland. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 4, 26. Jg., 1993, S. 445-466.
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Aktionsprogramm "Standort Bayern 2000", Reihe Dokumentation, Nr. 3/93, München, September 1993.
- Belau, D.; Schreiber, E.: Vom Kombinat zu neuen Zuliefernetzwerken - zur Transformation der sächsischen Automobilzulieferindustrie. In: B. Lutz; H. Schröder (Hrsg.): Entwicklungsperspektiven von Arbeit im Transformationsprozeß, München/Mehring 1995 (im Erscheinen).
- Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland, Heft 2, Mai 1992.

- Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland, Heft 3/4, September 1992a.
- Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland, Heft 5, November 1992b.
- Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland, Heft 9, November 1993.
- Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland, Heft 10, Februar 1994.
- Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland, Heft 11, Mai 1994a.
- Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland, Heft 13, Dezember 1994b.
- Beschäftigungsobservatorium Maßnahmen, Heft 45, Frühjahr 1994.
- Beschäftigungsobservatorium Maßnahmen, Heft 48, Winter 1994a.
- Bieber, D.; Sauer, D.: "Kontrolle ist gut! Ist Vertrauen besser?" - "Autonomie" und "Beherrschung" in Abnehmer-Zulieferbeziehungen. In: H.G. Mendijs; U. Wendeling-Schröder (Hrsg.): Zulieferer im Netz, Köln 1991, S. 228-254.
- Biehler, H.; Krippendorf, W.; Richter, G.; Richter, U.: Strukturpolitisches Memorandum für Thüringen. Hrsg. v. IMU-Institut für Medienforschung und Urbanistik e.V., München 1991.
- Bielenski, H.; Brinkmann, C.; Kohler, B.: Erwerbsverläufe und arbeitsmarktpolitische Maßnahmen in Ostdeutschland, IAB werkstattbericht, Nr. 12, Nürnberg, 14.12.1994.
- Bielenski, H.; Magvas, E.; Parmentier, K.: Arbeitsmarkt-Monitor für die neuen Bundesländer - Eine Arbeitsmarktumfrage der Bundesanstalt für Arbeit: Zwischenbilanz und ausgewählte Ergebnisse. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 2, 25. Jg., 1992, S. 136-157.
- Blaschke, D.; Buttler, F.; Karr, W.; Klauder, W.; Leikeb, H.: Der Arbeitsmarkt in den neuen Ländern - Zwischenbilanz und Herausforderungen. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 2, 25. Jg., 1992, S. 119-135.
- Blötz, U.; Dietrich, R.: Lehrgangskonzept für die Fortbildung zum Industriefachwirt/zur Industriefachwartin in den neuen Bundesländern. Bundesinstitut für Berufsbildung: Wissenschaftliche Diskussionspapiere, Nr. 6, Berlin 1992.
- Bochum, U.; Meißner, H.-R.; Sonntag, A.; Paul, M.; Buder, T.; Kisker, K.-P.; Schikora, A.: Entwicklungspotential und -perspektiven der Automobilregion Zwickau, Forschungsprojekt gefördert durch die Volkswagen-Stiftung Hannover, hektogr. Endbericht, Berlin/Zwickau 1992.
- Bochum, U.; Meißner, H.-R.; Sonntag, A.; Kisker, K.-P.: Entwicklungspotential und -perspektiven der Automobilregion Zwickau, Kurzfassung des Endberichts, hektogr., Berlin/Zwickau 1992a.
- Brinkmann, C.: Berufliche Weiterbildung in der Region - Neue Ansätze zur Verzahnung von Arbeitsförderung und Strukturpolitik in den neuen Bundesländern. In: F. Gerlach; H.G. Mendijs (Hrsg.): Vom Beschäftigungsfiasko zum neuen Aufbruch? Gelsenkirchen 1994, S. 60-82.
- Brinkmann, C.; Emmerich, K.; Gottleben, V.; Müller, K.; Völkel, B.: Arbeitsmarktpolitik in den neuen Bundesländern. In: WSI-Mitteilungen, Heft 7, 45. Jg., 1992, S. 420-430.
- Brinkmann, C.; Völkel, B.: Zur Implementation arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen in den neuen Bundesländern. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 3, 25. Jg., 1992, S. 260-276.
- Brinkmann, C.; Völkel, B.: Arbeitsmarkt und Arbeitsmarktpolitik in Ostdeutschland: Bestandsaufnahme und zukünftige Entwicklung. In: R. Neubäumer (Hrsg.): Arbeitsmarktpolitik kontrovers, Darmstadt 1993, S. 77-104.
- Brinkmann, C.; Wolfinger, C.: Aktive Arbeitsmarktpolitik mit einem neuen Instrument, IAB werkstattbericht, Nr. 9, Nürnberg, 17.10.1994.
- Brücker, H.: Weiter in der Talsohle. Hrsg. v. d. Hans-Böckler-Stiftung, Wirtschaftsbulletin Ostdeutschland, Heft 2, Düsseldorf, März/April 1992.
- Bundesarbeitsblatt, Heft 5: Überblick über die sozialpolitischen Maßnahmen in der 12. Legislaturperiode, 1994, S. 8-15.
- Büro für Sozialforschung Kassel/Erfurt: Kurzauswertung einer Befragung von Betriebsräten aus 38 Betrieben der Region Gera zur Ermittlung der Situation in den Betrieben, vorgelegt zur Strukturpolitischen Konferenz des DGB-Kreis Gera und der Hans-Böckler-Stiftung, Mai 1992.

- Buttler, F.: Arbeitsmarktpolitik - sind wir am Ende? In: ifo-Schnelldienst, Heft 16/17, 47. Jg., 1994, S. 28-36.
- Buttler, F.: Finanzierung der Arbeitsmarktpolitik, IAB werkstattbericht, Nr. 8, Nürnberg 1994a.
- Buttler, F.; Klauder, W.: Investitionsförderung - Schlüssel zur Lösung des Beschäftigungsproblems in den neuen Bundesländern. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 3, 25. Jg., 1992, S. 252-259.
- Buttler, F.; Klauder, W.: Wie weit reicht die Brückenfunktion der Arbeitsmarktpolitik in Ostdeutschland? Materialien aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung des IAB, Nr. 1, Nürnberg 1993.
- Buttler, F.; Kühlewind, G.: Altersübergangs- und Vorruhestandsregelungen verringern deutlich die registrierte Arbeitslosigkeit, IAB kurzbericht, Nr. 10, Nürnberg, 15.4.1992.
- Deiß, M.: Der lange Weg von der Qualitätsinspektion zur Qualitätsproduktion in Netzwerken - Unternehmensübergreifende Rationalisierung und Qualitätssicherung in der Automobilzulieferindustrie. In: QZ, Heft 4, 39. Jg., 1994, S. 363-370.
- Deiß, M.; Döhl, V. (Hrsg.): Vernetzte Produktion - Automobilzulieferer zwischen Kontrolle und Autonomie, Frankfurt/New York 1992.
- DEKRA (Hrsg.): Taschenbuch der Automobilwirtschaft 1994/95, Seefeld/Obb. 1993.
- DGB Landesbezirk Thüringen: Aufbauprogramm Thüringen 2000 - Arbeitsplätze für alle - Für die Wende zu einer sozialen Politik, hektogr., Erfurt, Januar 1994.
- DGB Landesbezirk Thüringen: Strukturpolitische Informationen, hektogr., Erfurt, Januar 1994a.
- DIW (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) (Hrsg.): Standortanalyse für den Wirtschaftsraum Thüringen, Berlin 1994.
- DIW (Hrsg.): Wirtschaftliche Auswirkungen einer ökologischen Steuerreform, Berlin 1994a.
- DIW (Hrsg.): Gesamtwirtschaftliche und unternehmerische Anpassungsfortschritte in Ostdeutschland, Wochenbericht 15/94, Berlin 1994b.
- Döhl, V.: Zur Lage der Automobil- und Zulieferindustrie in den neuen Bundesländern. In: Sonderforschungsbereich 333 der Universität München (Hrsg.): Mitteilungen 4, München 1992, S. 67-94.
- Dohse, K.; Jürgens, U.; Russig, H.: Ältere Arbeitnehmer zwischen Unternehmensinteressen und Sozialpolitik, Frankfurt/New York 1982.
- Drucksache 12/1892 (Deutscher Bundestag, 12. Wahlperiode): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Gerhard Riege und der Gruppe der PDS/Linke Liste - Drucksache 12/1826, Arbeitsmarktsituation in der Region Jena, Bonn, 3.1.1992.
- Eekhoff, J.: Europäische Wachstumsinitiative und europäische Industriepolitik - Abhilfe durch Ausgabenflut? In: ifo-Schnelldienst, Heft 16/17, 47. Jg., 1994, S. 16-19.
- Employment Observatory, East Germany, No. 6, February 1993.
- Endres, E.; Wehner, T.: Störungen zwischenbetrieblicher Kooperation, hektogr., Manuskript, 1994. (Erscheint in: P. Conrad; J. Sydow, J. (Hrsg.): Managementforschung, Berlin/New York 1995.)
- Fischer, M.: Großes Fressen - Autozulieferer. In: WirtschaftsWoche, Heft 40, 48. Jg., 1994, S. 58-66.
- Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): Soziale Sicherung auf dem Prüfstand - Gerät die Rentenversicherung ins Wanken? Bonn 1994.
- Friedrich-Ebert-Stiftung, Büro Leipzig (Hrsg.): Leipziger Wirtschaftsgespräche, Leipzig 1993.
- Gerlach, F.: Ansätze für eine innovative Beschäftigungs- und Strukturpolitik in Sachsen - am Beispiel von ATLAS. In: F. Gerlach; H.G. Mendijs (Hrsg.): Vom Beschäftigungsfiasko zum neuen Aufbruch? Gelsenkirchen 1994, S. 37-50.
- Gerlach, F.; Mendijs, H.G. (Hrsg.): Vom Beschäftigungsfiasko zum neuen Aufbruch? - Wirkungen und Funktionsveränderungen der Arbeitsförderung im gesamtdeutschen Transformationsprozeß. Arbeitspapier 1994-6, Arbeitskreis Sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung (SAMF), Gelsenkirchen 1994.

- Gottschall, D.: Sand im Getriebe. In: *manager magazin*, Heft 12, 24. Jg., 1994, S. 234-247.
- Grabher, G.: Rumpfindustrialisierung? - Ex-DDR: Kombinatseinflechtung und Westinvestition. In: *WZB-Mitteilungen*, Heft 54, 1991, S. 5-9.
- Grabher, G.: Die verkaufte Wirtschaft - Bilanz ostdeutscher Privatisierungspolitik. In: *Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland*, Heft 3/4, 1992, S. 3-6.
- Grünert, H.: Arbeitsmarkt und Beschäftigung im Transformationsprozeß - Kommentierte Literaturübersicht zur Transformationsforschung, Band 2, Berlin 1993.
- Grünert, H.: Arbeitsmarkt Sachsen-Anhalt im Umbruch. *Forschungsbeiträge zum Arbeitsmarkt in Sachsen-Anhalt*, Band 5, Bernburg 1994.
- Gürtler, J.: Neue Bundesländer: Beschäftigungserwartungen in der Industrie, im Baugewerbe und im Handel. In: *ifo-Schnelldienst*, Heft 14, 47. Jg., 1994, S. 7-13.
- Heidenreich, M.: Krisen, Kader, Kombinate - Kontinuität und Wandel in ostdeutschen Betrieben, Berlin 1992.
- Heise, A.; Ziegler, A.: Struktur- und Industriepolitik in den ostdeutschen Bundesländern - Anforderungen an eine beschäftigungspolitische Alternative. In: *WSI-Mitteilungen*, Heft 9, 45. Jg., 1992, S. 545-555.
- Heise, M.: Wirtschaftspolitik zur Verbesserung der Standortbedingungen in den neuen Bundesländern. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, B 17, 1994, S. 24-30.
- Hoesch, D.; Lehmann, H.: Ostöffnung und Reformpolitik in den ostmitteleuropäischen Staaten - Auswirkungen auf die Wirtschaft Bayerns. In: *ifo-Schnelldienst*, Heft 30, 47. Jg., 1994, S. 23-51.
- Höhn, W.: Die Finanzierung der deutschen Einheit: eine Zwischenbilanz. In: *WSI-Mitteilungen*, Heft 5, 44. Jg., 1991, S. 307-314.
- Hönekopp, E.: Arbeitsmarkt- und Berufsforschung im sich vereinenden Deutschland - Ein Tagungsbericht. In: *Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung*, Heft 4, 23. Jg., 1990, S. 576-583.
- IAB (Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung) (Hrsg.): IAB aktuell, verschiedene Jahrgänge.
- IAB (Hrsg.): IAB kurzberichte, verschiedene Jahrgänge.
- IAB (Hrsg.): Informationspakete: Informationen für die neuen Bundesländer, verschiedene Jahrgänge.
- IAB (Hrsg.): IAB werkstattberichte - Aktuelle Daten vom Arbeitsmarkt - Neue Bundesländer, verschiedene Jahrgänge.
- IAB (Hrsg.): Der zweite Arbeitsmarkt in der Diskussion - Ein Überblick über Argumente und Positionen von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik, IAB werkstattbericht, Nr. 5, Nürnberg 1994.
- Ifo-Schnelldienst, Heft 14, 1994.
- Industrie- und Handelskammer Erfurt (Hrsg.): Die Wirtschaftslage im Kammerbezirk Erfurt - Konjunkturumfrage, 4. Quartal 1993, Erfurt 1993.
- Industrie- und Handelskammer Ostthüringen zu Gera (Hrsg.): "Der Konjunktur auf der Spur", Konjunkturbericht der IHK Ostthüringen zu Gera für das 4. Quartal 1992, Gera 1993a.
- Infratest Sozialforschung: Arbeitsmarkt Monitor für die neuen Bundesländer - Schnellberichte: Daten für November 1990 - 1992, verschiedene Ausgaben.
- Jäckel, P.; Dunkel, B.; Schweiger, J.: Industriepläne: Leicht beschleunigtes Umsatzwachstum bereits 1994, deutlicher Anstieg der Investitionen im kommenden Jahr. In: *ifo-Schnelldienst*, Heft 14, 47. Jg., 1994, S. 3-6.
- Juchems, A.; Langmantel, E.; Nerb, G.: Finanz- und Geldpolitik - Vernichten sie Arbeitsplätze? In: *ifo-Schnelldienst*, Heft 16/17, 47. Jg., 1994, S. 20-27.
- Jürgens, U.: Lean Production in Japan - Mythos und Realität. In: *IAT/IAO/IGM/HBS (Hrsg.): Lean Production*, Tagungsband, Düsseldorf 1992, S. 25-34.
- Jürgens, U.; Reutter, W.: Verringerung der Fertigungstiefe und betriebliche Interessenvertretung in der deutschen Automobilindustrie. In: N. Altmann; D. Sauer (Hrsg.): *Systemische Rationalisierung und Zulieferindustrie*, Frankfurt/New York 1989, S. 119-153.

- Kaiser, M; Koller, M; Plath, H.-E.: Regionale Arbeitsmärkte und Arbeitsmarktpolitik in den neuen Bundesländern, BeitrAB 168, Nürnberg 1993.
- Kern, H.; Voskamp, U: Bocksprungstrategie - Überholende Modernisierung zur Sicherung ostdeutscher Industriestandorte? In: SOFI-Mitteilungen, Heft 21, Göttingen 1994, S. 98-139.
- Kfz-Betrieb - Aktuelle Wochenzeitung für die Automobilbranche, verschiedene Jahrgänge.
- Kfz-Betrieb-Unternehmermagazin, verschiedene Jahrgänge.
- Klinger, F.: Aufbau und Erneuerung - Über die institutionellen Bedingungen der Standortentwicklung in Deutschland. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B 17, 1994, S. 3-13.
- Köhler, V.: Eine deutsch/deutsche Kooperation - die Zusammenarbeit zwischen der Volkswagen AG und DDR-Betrieben. In: FB/IE, 39. Jg., 1990.
- Kowalski, R.: Zur Leistungsfähigkeit der ehemaligen DDR-Automobilindustrie und zu Problemen ihrer Umgestaltung. In: M. Deiß; V. Döhl (Hrsg.): Vernetzte Produktion, Frankfurt/New York 1992, S. 247-276.
- Kreißig, V.: Entwicklungsperspektiven von Arbeit im Transformationsprozeß von der Staatsplan- zur Marktwirtschaft - der Beitrag neu formierter industrieller Beziehungen, dargestellt am Beispiel der Automobilzulieferindustrie in den neuen Bundesländern, Projektantrag an die DFG zur Beteiligung am Sonderforschungsbereich 333 der Universität München "Entwicklungsperspektiven von Arbeit", Manuskript, Chemnitz/München o.J.
- Kress, U.: Informationsmappe: Zweiter Arbeitsmarkt, IAB-Dokumentationsdienste, Nürnberg, 15.1.1994.
- Krumbein, W.: Situativer Korporatismus. In: V. Eichener u.a. (Hrsg.): Organisierte Interessen in Ostdeutschland, 1. Halbband, Marburg 1992.
- Kühl, J.: Chronik der Arbeitsmarktpolitik. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Nr. 2, 26. Jg., 1993, S. 267-280.
- Landesarbeitsamt Sachsen-Anhalt/Thüringen (Hrsg.): Statistisches Monatsheft, verschiedene Ausgaben.
- Lang-Neyjahr, R.: Möglichkeiten und Grenzen - Arbeitsmarktpolitik Ost. In: Bundesarbeitsblatt, Nr. 10, 1992, S. 28-30.
- Langmantel, E.: Flexible Arbeitszeiten oder Lohnzurückhaltung - Wege aus der Arbeitslosigkeit? In: ifo-Schnelldienst, Heft 16/17, 47. Jg., 1994, S. 37-42.
- Lapp, P.: Die neuen Bundesländer - Thüringen. In: Deutschland Archiv, Heft 5, 25. Jg., 1992, S. 456-461.
- Lappe, L.: Der Zusammenbruch des Arbeitsmarktes in den neuen Bundesländern - Ursachen und Folgen. Arbeitspapier 1992/4, Arbeitskreis Sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung (SAMF), Gelsenkirchen 1992.
- Lungwitz, R.; Kreißig, V.: Sozialer und wirtschaftlicher Wandel in der Automobilzulieferindustrie der neuen Bundesländer. In: M. Heidenreich (Hrsg.): Krise, Kader, Kombinate, Berlin 1992, S. 173-186.
- manager magazin, Heft 12, 1994.
- Meißner, H.-R.: Lean Production und Regionalentwicklung: Das Beispiel VW Mosel. In: P. Strutynsky (Hrsg.): Schlanke Produktion, Regionalentwicklung und Industriepolitik, Düsseldorf 1993.
- Meißner, H.-R.; Kisker, K.P.; Bochum, U.; Aßmann, J.: Die Teile und die Herrschaft - Die Reorganisation der Automobilproduktion und der Zulieferbeziehungen, Berlin 1994.
- Mendius, H.G.: Lean-Management - Zur Übertragbarkeit des japanischen Erfolgskonzepts. In: WiSo-Führungskräfte-Akademie Nürnberg (Hrsg.): Lean-Management - Ideen für die Praxis, Schriftenreihe 1, Erlangen 1992, S. 75-100.
- Mendius, H.G.: Arbeitsförderung in den neuen Ländern - Auslöser für eine Umorientierung betrieblicher Qualifizierungspolitik? In: F. Gerlach; H.G. Mendius (Hrsg.): Vom Beschäftigungsfiasko zum neuen Aufbruch? Gelsenkirchen 1994, S. 10-27.
- Mendius, H.G.: Weniger Energieverbrauch, weniger Schadstoffe und mehr Arbeitsplätze! - Ansatzpunkt: Modernisierung des Fahrzeugbestands und Wiederverwertung von Altfahrzeugen. In: WSI-Mitteilungen, Heft 9, 47. Jg., 1994a, S. 534-541.

- Mendius, H.G.; unter Mitarbeit von Heidling, E. und Weimar, S.: Kfz-Gewerbe und Neustrukturierung der Automobilfertigung - Verbesserung der Arbeitsbedingungen und zwischenbetriebliche Kooperation als Instrumente der Stärkung der betrieblichen Handlungsfähigkeit und der Arbeitsmarktposition. Arbeitspapier 1992-8, Arbeitskreis Sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung (SAMF), Gelsenkirchen 1992.
- Mendius, H.G.; Sengenberger, W.: Konjunkturschwankungen und betriebliche Politik - Zur Entstehung und Verfestigung von Arbeitsmarktsegmentation. In: ISF München (Hrsg.): Betrieb- Arbeitsmarkt- Qualifikation, Frankfurt/München 1976, S. 15-81.
- Mendius, H.G.; Wendeling-Schröder, U. (Hrsg): Zulieferer im Netz - Zwischen Abhängigkeit und Partnerschaft, Neustrukturierung der Logistik am Beispiel der Automobilzulieferung, Köln 1991.
- Mickler, O.; Walker, B.: Die ostdeutsche Automobilindustrie im Prozeß der Modernisierung und personellen Anpassung. In: M. Heidenreich (Hrsg.): Krise, Kader, Kombinate, Berlin 1992, S. 29-44.
- Mickler, O.; Walker, B.: Modernisierung der ostdeutschen Automobilindustrie - Chancen und Risiken für die Beschäftigten. In: SOFI-Mitteilungen, Heft 19, 1992a, S. 50-60.
- Miethe, H.; Eisenberg, W.: Bestandsaufnahme von Projekten sowie der Infrastruktur einer sich entwickelnden Arbeitsmarktforschung in den neuen Bundesländern. Arbeitspapier 1993/1, Arbeitskreis Sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung (SAMF), Gelsenkirchen 1993.
- Müller Syring, R.: Investitionen als ein Mittel der Regeneration von Industrieregionen - Möglichkeiten und Grenzen in der Region Eisenach, Gutachten des IWG Bonn/Büro Leipzig, hektogr. Bericht, Bonn, Juni 1994.
- Munz, S.; Münstermann, U.: Sachsen - gibt es eine Chance auf Besserung? In: ifo-Schnelldienst, Heft 16/17, München 1994, S. 43-51.
- Neubäumer, R.: Der ostdeutsche Arbeitsmarkt. In: Wirtschaftsdienst (Zeitschrift für Wirtschaftspolitik des HWWA-Instituts für Wirtschaftsforschung Hamburg), Heft 11, 73. Jg., 1993, S. 579-587.
- Neumann, F.: Investitionen in den neuen Bundesländern: Bremsspuren in der Industrie, expansive Dienstleistungsbereiche. In: ifo-Schnelldienst, Heft 6, 47. Jg., 1994, S. 3-8.
- Neumann, H.; Nolte, D.: Protektionismus in der Automobilindustrie - Gewerkschaftliche Positionen im Spannungsfeld zwischen Freihandel und Protektionismus. In: WSI-Mitteilungen, Heft 5, 46. Jg., 1993, S. 293-301.
- Nolte, D.: Perspektiven der bundesdeutschen Automobilindustrie - Grenzen exportorientierter Beschäftigungssicherung? In: WSI-Mitteilungen, Heft 6, 44. Jg., 1991, S. 362-370.
- Nolte, D.: Die Management Kommanditgesellschaft: Ansatz einer aktiven Sanierungsstrategie der Treuhand? In: Die Mitbestimmung, Heft 8/9, 38. Jg., 1992, S. 74-75.
- Nolte, D.: Länderfonds als strukturpolitisches Instrument in den neuen Bundesländern. In: Die Mitbestimmung, Heft 11, 38. Jg., 1992a.
- Nolte, D.: Zwischen Privatisierung und Sanierung - zwei Jahre Treuhandpolitik. In: WSI-Mitteilungen, Heft 9, 45. Jg., 1992b.
- Nolte, D.: Das "ATLAS"-Projekt - ein Modell zur Sicherung industrieller Kerne in Sachsen. In: D. Nolte; H. Tofaute (Hrsg.): Kahlschlag verhindern - industrielle Kerne erhalten, WSI-Materialien, Nr. 36, 1993.
- Nolte, D.: Industriepolitik in Ostdeutschland - Länderkonzepte zum Erhalt industrieller Kerne. In: WSI-Kurzmitteilungen, Nr. 12, 1993a.
- Nolte, D.: Entwicklungstendenzen in der Weltautomobilindustrie. In: WSI-Mitteilungen, Heft 9, 47. Jg., 1994, S. 529-533.
- Nolte, D.: Industriepolitik in Ostdeutschland am Beispiel des Bundeslandes Sachsen. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B 17, 1994a, S. 31-38.
- Nolte, D.; Schaaff, H.: Aufbau Ost und Umbau West - "Qualitatives Wachstum" unter veränderten Rahmenbedingungen. In: WSI-Mitteilungen, Heft 11, 46. Jg., 1993, S. 727-736.
- Nolte, D.; Schäfer, C.; Sitte, R.; Tofaute, H.; Wagner, A.; Ziegler, A.: Ein Aufbauprogramm für Ostdeutschland. In: WSI-Mitteilungen, Heft 10, 46. Jg., 1993, S. 635-648.
- Nolte, D.; Sitte, R.; Wagner, A.: Strukturpolitik in Thüringen - das Konzept "Entwicklung industrieller Zentren". In: WSI-Mitteilungen, Heft 6, 46. Jg., 1993a, S. 402-405.

- Nolte, D.; Ziegler, A.: De-Industrialisierung in den ostdeutschen Bundesländern - Die Auswirkungen einer falschen Wirtschaftspolitik. In: WSI-Materialien, Heft 34, Düsseldorf 1993.
- Nolte, D.; Sitte, R.; Wagner, A.: Thesenpapier zur Wirtschaftspolitik in Thüringen zur Beiratssitzung des Sonderforschungsprojektes "Herstellung der wirtschaftlichen und sozialen Einheit Deutschlands", o.O., 17.1.1994.
- Nolte, D.; Ziegler, A.: Regionen in der Krise - Regionale Aspekte des Strukturwandels in den neuen Bundesländern. In: WSI-Mitteilungen, Heft 1, 1994.
- Ohndorf, W.: Das arbeitsmarktpolitische Programm der Bundesregierung für Regionen mit besonderen Beschäftigungsproblemen vom Mai 1979 (Sonderprogramm '79) - Anregungen für die neuen Bundesländer. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 3, 25. Jg., 1992, S. 303-313.
- Opel AG (Hrsg.): Geschäftsbericht 1993, Rüsselsheim 1993.
- Peters, W.: Zur Arbeitsmarktentwicklung und zum Einsatz arbeitsmarktpolitischer Instrumente in den neuen Bundesländern. Arbeitspapier 1992/2, Arbeitskreis Sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung (SAMF), Gelsenkirchen 1992.
- Preusche, E.; Lungwitz, R.; Falkenberg, U.: "Historie des DDR-Automobilbaus als Zeuge der Innovationsblockade durch politische Machtstrukturen", Kurzstudie für die "Kommission für die Erforschung des sozialen und politischen Wandels in den neuen Bundesländern" (KSPW), Chemnitz 1992.
- Reif, A.: Interview mit Horst Siebert. In: Mensch und Büro, Heft 5, 1994.
- Reissert, B.: Die Finanzierung der deutschen Einheit - Implikationen für Arbeitsmarktpolitik und Beschäftigung. In: Beschäftigungsobservatorium Ostdeutschland, Heft 10, Februar 1994, S. 3-5.
- Restle, D.; Rockstroh, M.: Beschäftigungsförderungsgesetz 1994 - Arbeitslosigkeit wirksam bekämpfen. In: Bundesarbeitsblatt, Nr. 10, 1994, S. 15-20.
- Richter, M.; Leibfritz, W.; Heimpold, G.: Staatliche Förderung in den neuen Bundesländern - Bisher positive Wirkungen, aber stärkere Konzentration der Mittel erforderlich. In: ifo-Schnelldienst, Heft 8, 47. Jg., 1994, S. 3-6.
- Riedel, J.: Ansätze für eine innovative Beschäftigungs- und Strukturpolitik in Sachsen - das Aufbauwerk im Freistaat Sachsen. In: F. Gerlach; H.G. Mendijs (Hrsg.): Vom Beschäftigungsfiasko zum neuen Aufbruch? Gelsenkirchen 1994, S. 51-59.
- Rosenow, J.; Naschold, F.: Die betriebliche Frühverrentungspraxis am Scheideweg. In: H.-J. Bullinger u.a. (Hrsg.): Alter und Erwerbsarbeit der Zukunft, Berlin/Heidelberg/New York 1993.
- Rudolph, H.: Beschäftigungsstrukturen in der DDR vor der Wende - Eine Typisierung von Kreisen und Arbeitsämtern. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 4, 23. Jg., 1990, S. 474-503.
- Rudolph, H.: Erwerbstätigkeit und Bevölkerung, IAB werkstattbericht, Nr. 16, Nürnberg, 28.8.1992.
- RWI-Handwerksbericht, 41. Jg., 1994.
- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (Hrsg.): Modernisierung von Treuhandunternehmen in Sachsen, Pressemitteilung vom 30. April 1992, Dresden 1992.
- Sauer, D.; Döhl, V.: Arbeit an der Kette - Systemische Rationalisierung unternehmensübergreifender Produktion. In: Soziale Welt, Heft 2, 45. Jg., 1994, S. 197-215.
- Schettkatt, R.: Ende der Vollbeschäftigung? - G7-Länder: Trendwende in den 70er Jahren. In: WZB-Mitteilungen, Heft 64, 1994.
- Schmidt, R. (Hrsg.): Zwischenbilanz - Analysen zum Transformationsprozeß der ostdeutschen Industrie, Berlin 1993.
- Schuster, H.-J.: Soziologische Aspekte der Wanderungs- und Pendlerbewegungen unter besonderer Berücksichtigung von Regionen Südthüringens, Erfurt 1994.
- Schuster, H.-J.; Rudolph, W.: Soziologische Analysen zu arbeitsmarktpolitischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen im Land Thüringen, Erfurt 1994.
- Schwartau, C.: Wirtschaftspolitische Bedingungen und Handlungsmöglichkeiten für die deutsch-deutschen Beziehungen in den 90er Jahren, unveröffentlichtes Manuskript, Göttingen 1989.

- Semlinger, K.: Kooperative Modernisierung - Überlegungen zu einem regionalpolitischen Handlungskonzept für das Mansfelder Land, hektogr. Bericht, München 1993.
- Sinn, G.; Sinn, H.-W.: Kaltstart - Volkswirtschaftliche Aspekte der deutschen Vereinigung, Tübingen 1991.
- Späth, L.: Eine Chance für zukunftsweisende Neuansätze. In: Wirtschaftsdienst, Heft 2, 73. Jg., 1993, S. 64-67.
- Spitznagel, E.: Allgemeine Maßnahmen zur Arbeitsbeschaffung (ABM) in den neuen Bundesländern. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 3, 25. Jg., 1992, S. 277-288.
- Streck, W.: Marktpotentiale neuer Werkstoffe. In: ifo-Schnelldienst, Heft 32, 47. Jg., 1994, S. 10-20.
- Thüringer Landes-Wirtschaftsförderungsgesellschaft m.b.H. (Hrsg.): Standortatlas Thüringen, Erfurt o.J.
- Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistische Berichte, Erfurt, verschiedene Jahrgänge.
- Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30.11.1990, Erfurt, 27. März 1992.
- Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht - Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Thüringen 31.3.1992-31.12.1993, Erfurt, Oktober 1994.
- Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht - Erwerbstätige in Thüringen 1989-1993 - vorläufige Jahresdurchschnittsberechnungen, Erfurt, 8.7.1994a.
- Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch Thüringen 1992, 2. Jg., Erfurt 1994b.
- Thüringer Ministerium für Soziales und Gesundheit (Hrsg.): Arbeit für Thüringen - Arbeitsmarktpolitische Maßnahmen des Freistaats Thüringen in Zusammenarbeit mit der Europäischen Union, Erfurt 1993.
- Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Innovationsmarkt Thüringen. Unternehmen und Institutionen aus Thüringen, Erfurt 1993.
- Trabert, L.: Wirtschaftsbulletin Ostdeutschland. Hrsg. v. d. Hans-Böckler-Stiftung, Heft 4, Düsseldorf 1993.
- Treuhand-Anstalt (Hrsg.): Fragen und Antworten zu Privatisierung ehemaligen Volksvermögens in den neuen Bundesländern, Berlin 1991.
- VDA (Verband der Automobilindustrie) (Hrsg.): Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft, verschiedene Jahrgänge, Frankfurt.
- VDA (Pressedienst) (Hrsg.): Pressekonferenz zur Situation der Automobilzulieferer am 8. Juni 1994.
- Vogler-Ludwig, K.: Beschäftigungsperspektiven für das vereinte Deutschland - Zeit zum Umdenken. In: ifo-Schnelldienst, Heft 16/17, München 1994, S. 3-15.
- Völkel, B.: Kurzarbeit, IAB werkstattbericht, Nr. 4, Nürnberg, 3.4.1992.
- Völkel, B.: Weniger Kurzarbeit und Folgen veränderter Anspruchsvoraussetzungen, IAB kurzbericht, Nr. 16, Nürnberg, 25.10.1993.
- Volkholz, V.: Erwerbsarbeit der Zukunft. In: Arbeit, Heft 1, 1992.
- Wagner, A.: Der Paragraph 249 h AFG - Ein neues arbeitsmarktpolitisches Instrument in Ostdeutschland. In: WSI-Mitteilungen, Heft 7, 46. Jg., 1993, S. 464-467.
- Walker, B.: Lean Production in der ostdeutschen Automobilindustrie - Chance zur Bewältigung des regionalen Strukturbruchs oder Experimentierfeld für neue Produktionskonzepte? Forschungsprojekt "Modernisierung der ostdeutschen Automobilindustrie", Universität Hannover, Institut für Soziologie, Hannover 1994.
- Wegner, M.: Produktionsstandort Ostdeutschland - Zum Stand der Modernisierung und Erneuerung der Wirtschaft in den neuen Bundesländern. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B 17, 1994, S. 14-23.
- Weiland, M.J.: "h" wie Hoffnung. In: Bundesarbeitsblatt, Heft 4, 1994, S. 5-8.

- Weimer, S.; Mendijs, H.G.: Neue Anforderungen an Zulieferbetriebe im Groß-Kleinbetriebsverbund - Eine Herausforderung für die Qualifizierungspolitik. Arbeitspapier 1990-5, Arbeitskreis Sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung (SAMF), Paderborn 1990.
- Weimer, S.; Semlinger, K.: Kleinbetriebliche Zuliefererkooperation - An den Grenzen der Selbstorganisation und Möglichkeiten öffentlicher Unterstützung. Teilbericht II zum Projekt "Übertriebliche Kooperation als Ansatzpunkt von Humanisierungspolitik - zur Stabilisierung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen in Kleinbetrieben", hektogr. Bericht, München, September 1992.
- Womack, J.P.; Jones, D.T.; Roos, D.: The Machine that Changed the World, New York/Toronto etc. 1990.
- Womack, J.P.; Jones, D.T.; Roos, D.: Die zweite Revolution in der Autoindustrie, Frankfurt/New York 1991.
- WSI-Arbeitsgruppe: Zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in den ostdeutschen Ländern. In: WSI-Mitteilungen, Heft 5, 44. Jg., 1991, S. 276-292.
- WZB (Wissenschaftszentrum Berlin), Forschungsschwerpunkt Arbeitsmarkt und Beschäftigung (Hrsg.): Arbeitslosigkeit und offene Stellen. In: WZB-Mitteilungen, Heft 61, 1993, S. 18-20.
- Zeller, W.: Jenseits der Talsohle - Überlegungen zu einem Konzept zur Wiederherstellung der Vollbeschäftigung in Sachsen. In: F. Gerlach; H.G. Mendijs, H.G. (Hrsg.): Vom Beschäftigungsfiasko zum neuen Aufbruch? Gelsenkirchen 1994, S. 28-36.
- Ziegler, A.: Regionaldaten für die neuen Bundesländer, Düsseldorf 1993.
- Ziener, K.: Strukturwandel in Thüringen, 4. Tagung der Fachgruppe Geographie und Raumplanung der GfD in Jena. In: Deutschland Archiv, Heft 1, 27. Jg., 1994, S. 86-88.

Anhang

Anlagen zu den Kapiteln I, III und V

Anlage zu Kapitel I

Chronologie der Opel-Ansiedlung in Eisenach - Auswirkungen auf das Umfeld

Zur Datenbasis: Die folgende Chronologie stellt den Versuch dar, die Entwicklung der Automobilproduktion am Standort Eisenach seit dem Beitritt der ehemaligen DDR im Spiegel der Veröffentlichungen der aktuellen Tagespresse nachzuzeichnen. Im Mittelpunkt stehen die Liquidation der ehemaligen Automobilwerke Eisenach (AWE) und die Errichtung, Inbetriebnahme und der Ausbau der neuen Produktionsstätte der Adam Opel GmbH Eisenach sowie deren Folgen für das regionale Umfeld. Die Angaben entstammen verschiedenen Tageszeitungen, die als Quelle jeweils am Ende eines Absatzes gekennzeichnet sind (vgl. dazu auch untenstehendes Abkürzungsverzeichnis). Wörtliche Zitate sind mit Anführungszeichen kenntlich gemacht und beziehen sich auf die angegebene Quelle.

Verzeichnis der in den Quellenangaben genannten Abkürzungen (in alphabetischer Reihenfolge):

EP: Eisenacher Presse
 FW: Freies Wort
 HB: Handelsblatt
 MA: Mitteldeutsche Allgemeine
 MZ: Mitteldeutsche Zeitung
 NZ: Neue Zeit
 SuZ: Suhler Zeitung
 SZ: Süddeutsche Zeitung
 TA: Thüringer Allgemeine
 TLZ: Thüringer Landeszeitung
 TP: Thüringer Post

Automobilwerke Eisenach (AWE)

In den Automobilwerken Eisenach (AWE) wurden jährlich rund 75.000 Pkw des Typs "Wartburg" produziert (HB, 21.6.1990). Die Angaben über die Zahl der direkt im Werk beschäftigten Mitarbeiter schwanken zwischen "8.940" (SZ, 28.5.1990), "gut 9.000" (HB, 21.6.1990), "vor der Währungsunion am 1. Juli 10.000 Arbeitskräfte" (SZ, 11.12.1990) und "rund 10.000" (MA, 20.9.1992, 25.9.1992). Der Geschäftsführer der späteren AWE GmbH i.L., Werner Reinhold, bezifferte die Zahl der zum Jahresende 1990 (vor dem Entlassungszeitpunkt 31.12.1990) noch beschäftigten AWE-Mitarbeiter auf 9.600 Arbeiter und Angestellte sowie 680 Lehrlinge.

Februar 1990

Die Adam Opel AG erwägt, in Kooperation mit den zum Ifa-Kombinat gehörenden Automobilwerken Eisenach (AWE) auf dem AWE-Gelände in Eisenach ein Montagewerk und möglicherweise eine Teilefertigung aufzubauen (HB, 21.2.1990).

März 1990

Gründung des Gemeinschaftsunternehmens "Opel-AWE GmbH" (auch "Opel-AWE-Planungs-GmbH"). Dieses Joint-venture soll zunächst die Zusammenarbeit beider Partner organisieren (HB, 21.6.1990).

Mai 1990

Ab Herbst 1990 soll "als zweiter Schritt nach der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens Opel-AWE-GmbH im März" mit 170 AWE-Mitarbeitern auf dem Gelände der Automobilwerke Eisenach mit der SKD(Semi-knocked-down)-Montage von Fahrzeugen des Typs Opel-Vectra begonnen werden. Geplant ist zunächst eine jährliche Produktion von rund 10.000 Vectra. Bis zur Vectra-Serienproduktion (jährlich 150.000 Pkw), deren Start für 1993 geplant ist, soll der Wartburg 1,3 weitergebaut werden. Vorgesehen ist ein weiterer Abbau der AWE-Beschäftigten von derzeit 8.940 (s.o.) auf 7.000 Beschäftigte bis 1993. Mittlerweile gibt es laut Opel in der DDR 200 Vertragshändler, die in Opel-Trainingszentren geschult werden (SZ, 28.5.90, HB, 21.6.1990).

Juni 1990

Umwandlung der Automobilwerke Eisenach in eine GmbH (SZ, 28.5.1990).

Dezember 1990

Nach der Entscheidung von General Motors für den Standort Eisenach wird die Adam Opel AG (Rüsselsheim) nach der Unterzeichnung des entsprechenden Vertrages zwischen Opel, den AWE und der Treuhand-Anstalt im Neubaugebiet Gries (Gemeinde Stedtfeld) vor den Toren Eisenachs ein neues Automobilwerk errichten. Das Investitionsvolumen beträgt rund eine Milliarde DM, für die bis zu 33 % staatliche Zuschüsse erwartet werden. 150.000 Fahrzeuge der "Corsa-Kadett-Klasse" sollen jährlich vom

Band laufen. Die Planung sieht vor, Motor und Getriebe aus Joint-venture-Betrieben in Ungarn und der Slowakei zu beziehen und zusammen mit Karosserieteilen aus den westdeutschen Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern in Eisenach zu montieren. Opel will damit "mehr als 2.000" (SZ, 11.12.1990) bzw. 2.600 Arbeitsplätze schaffen (SZ, 11.12.1990, 14.12.1990).

Januar 1991

Aufgrund der Verluste bei der Wartburg-Produktion beschließt die Treuhand-Anstalt nach Verhandlungen mit Vorstand, Aufsichtsrat und Betriebsrat der AWE GmbH die Einstellung der Wartburg-Produktion bis zum 31.1.1991. Als Begründung nennt die Treuhand-Anstalt, daß der Verkaufspreis eines Wartburgs "noch nicht einmal die Personal- und nur einen Teil der Materialkosten gedeckt" habe. Für eine Fortsetzung der Produktion wären Subventionen durch die Treuhand von 105 Mio. DM (15.000 Wartburg bis zur Jahresmitte) bzw. 200 Mio. DM (Produktion bis Ende 1991) erforderlich geworden. Am 1. Januar 1991 sind insgesamt bei AWE noch 6.832 Personen beschäftigt. Um die Folgen für die Beschäftigten abzumildern, wird entschieden, durch "eine großangelegte Qualifizierungs- und Weiterbildungskampagne (...) eine Brücke in das Jahr 1992 zu schlagen, indem die Aufnahme der Opel-Produktion für neue Beschäftigung sorgt". Derzeit sind bereits 800 Beschäftigte als Kurzarbeiter gemeldet, die Ausbildung der 436 Lehrlinge soll fortgeführt werden. Geschätzt wird überdies, daß im Umfeld der AWE noch einmal rund 10.000 Menschen in Zulieferbetrieben beschäftigt sind (HB, 21.1.1991).

Februar 1991

Die endgültige Schließung der AWE wird nach einer Erklärung von Treuhand-Anstalt und AWE erst zum Monatsende März erfolgen, um noch vorhandene Lagerbestände abzarbeiten. Vermutlich werde sogar noch bis Ende 1991 produziert. Von der geplanten Produktionseinstellung sind knapp 5.000 Arbeitnehmer direkt betroffen, für die die Treuhand ein Umschulungskonzept vorlegen will (SZ, 31.1.1991).

Im Rahmen der Grundsteinlegung für das neue Montagewerk der Adam Opel AG auf dem 300.000 Quadratmeter großen Areal in Eisenach kündigt Opel-Vorstandsvorsitzender Hughes die Gründung eines Bildungswerkes zur Qualifizierung für 3.400 Menschen an. Erste Kurse für 900 Teilnehmer sollen ab April beginnen (SZ, 8.2.1991).

Laut AWE-Betriebsrat Peter Bachmann sind bei der AWE rund 6.500 Personen beschäftigt, überdies hängen 15.000 Arbeitsplätze bei Zulieferbetrieben von der Wartburg-Produktion ab (SZ, 12.2.1991).

April 1991

Am 10. April wird der Eisenacher Stammbetrieb der AWE mit noch rund 1.500 Mitarbeitern stillgelegt (MA, 11.9.1993).

Das Bundesumweltministerium bezuschußt den Bau einer Lackiererei im Eisenacher Opel-Werk mit 9 Mio. DM (SZ, 5.4.1991).

November 1991

Im November 1991 erfolgt die Gründung der Gesellschaft für Arbeitsförderung, Beschäftigung und Strukturentwicklung Eisenach (ABS). Beteiligt sind die Stadt Eisenach (45 %), der Landkreis Eisenach (45 %) und die IG Metall (10 %). Zunächst ist das vordringlichste Ziel der Gesellschaft, möglichst viele AWE-Beschäftigte für mindestens ein Jahr über ABM-Mittel zu beschäftigen. Die ABS nimmt ihre Arbeit zum 1. Januar 1992 auf, ca. 90 % der Teilnehmer sind ehemalige AWE-Beschäftigte (MA, 27.8.1993).

September 1992

Am 23. September 1992 wird das Eisenacher Opel-Werk, das "größte Investitionsprojekt in Thüringen", mit der Produktionsaufnahme für Fahrzeuge des Typs Astra in Betrieb genommen. Zunächst sollen Pkw der Typen Astra und Corsa produziert werden: Es wird ein Produktionsvolumen von jährlich 150.000 Fahrzeugen bei voller Auslastung des Werkes angestrebt. Mit Aufnahme der dritten Schicht, die für Ende 1993 geplant ist, soll ein Bestand von 2.000 Arbeitsplätzen erreicht sein, weitere 1.000 Arbeitsplätze erwartet Opel bei Zulieferern in der Region (MA, 24.9.1992).

Laut Opel-Vorstandsvorsitzendem Hermann ist das Opel-Werk in Eisenach "ein deutliches Zeichen für den Willen des Unternehmens, die wirtschaftliche Entwicklung in Ostdeutschland zu fördern". Es seien von Opel "bislang 13.000 Arbeitsplätze in den neuen Bundesländern geschaffen worden": im Werk Eisenach selbst, bei Zulieferunternehmen und bei Vertriebsorganisationen und Händlerbetrieben (HB, 24.9.1992).

Dezember 1992

Keine Einwände gibt es seitens der EG gegen die Zuschüsse der öffentlichen Hand für das Eisenacher Opel-Werk. Angesichts der "sozialen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten in den neuen Bundesländern", so die EG-Kommission, können die Subventionen von 260,1 Mio. DM zu den Gesamtinvestitionen von 1,267 Mrd. DM gerechtfertigt werden (MA, 10.12.1992).

Die Treuhand sichert zu, den (zwischen Treuhand, Betriebsrat der AWE und der IG Metall lange umstrittenen) "Sozialplan II" noch vor Weihnachten auszuzahlen. Der Sozialplan hat ein Gesamtvolumen von 4,65 Mio. DM und betrifft 2025 ehemalige AWE-Beschäftigte, die zwischen dem Tag der Währungsunion am 1. Juli 1990 und dem 30. März 1991 aus dem Betrieb ausgeschieden sind. Diese erhalten eine einmalige Zahlung, gestaffelt nach Betriebszugehörigkeit, Alter und nach "sozialen Kriterien" (MA, 12.12.1992).

805 Mitarbeiter sind derzeit bei Opel Eisenach beschäftigt. Trotz rückläufiger Nachfrage und Konjunkturflaute soll im Juni 1993 die zweite Schicht und im Oktober 1993 die dritte Schicht eingeführt und die Zahl der Beschäftigten dann auf 2.000 erhöht werden. Die durchschnittliche Produktionszeit für ein Fahrzeug liegt dann um 40 % unter dem europäischen Durchschnitt (MA, 12.12.1992).

Januar 1993

Die dritte Schicht ab Oktober 1993 geplant. Es werden weitere 20 Mio. DM investiert, um das Werk von der Astra- auf die Corsa-Montage umzustellen, die nach der Sommerpause beginnen soll. Jährlich sollen dann 125.000 Pkw mit 2.000 Beschäftigten produziert werden, das entspricht einer Produktion von 25 Pkw pro Stunde (TA, 20.1.93). Start der Pilotphase für den neuen Corsa ist für den März, die Serienfertigung ab April oder Mai geplant. Der Kleinwagen wird zuerst im spanischen Werk Zaragoza gefertigt, nach der Sommerpause und dem Start der dritten Schicht im Oktober soll das Werk Eisenach dann "zu fünf Sechsteln" mit der Corsa-Produktion ausgelastet werden. Ende Januar ist in Eisenach mit rund 1.000 Mitarbeitern etwa die Hälfte der geplanten Beschäftigtengröße für die endgültige Ausbaustufe des Werkes erreicht (TA, 28.1.1993).

Februar 1993

Ab 1. Februar wird Rüdiger Grundacker, der bisher Leiter der Fertig- und Endmontage war, neuer Produktionschef und gleichzeitig Geschäftsführer der Opel Eisenach GmbH. Er folgt Jürgen Gebhardt, der zum Konkurrenten Audi wechselt. Somit arbeitet das Werk auch weiterhin mit zwei Geschäftsführern (neben Grundacker ist auch der Kanadier Tom LaSorda in dieser Funktion tätig (TA, 14.1.1993; MA, 24.1.1993, 26.1.1993).

Noch fehlen 536 Fachleute für die dritte Schicht, mit der ab Oktober 150.000 Fahrzeuge im Jahr produziert werden sollen. Die endgültige Auswahlprüfung absolvieren drei Viertel aller Teilnehmer mit Erfolg (TA, 13.2.1993). Vor der eigentlichen Arbeitsaufnahme erfolgt dann noch ein elfwöchiger Vorbereitungskurs. Als Grundvoraussetzung für alle Bewerber gilt, daß sie einen Facharbeiterabschluß haben müssen (MA, 17.2.1993).

Im Opel-Werk Eisenach werden derzeit 71 % der Westtarife gezahlt. Dies sei zwar "acht Prozent über Tarif", so ein Opel-Werksprecher, dennoch schreckt der Opel-Tarif die meisten Bewerber aus den alten Bundesländern ab. Der überwiegende Teil der derzeit in Eisenach beschäftigten Opel-Werker kommt somit aus den neuen Bundesländern. Im April 1994 soll aber das Niveau der Westtarife erreicht sein, wenn nicht die Angleichung der Osttarife verschoben wird. Die Opel Eisenach GmbH will aber auf keinen Fall "geteilte Tarife" anbieten, da "man stets ausreichend ostdeutsche Bewerber gefunden" habe (MA, 18.2.1993).

Im Jahr 1992 bewerben sich insgesamt 4.635 Personen bei Opel, von denen dann auch 2.498 wirklich erscheinen: "Manche erwarteten mehr Geld. Andere, mit sicherem Job im Westen, nahmen's mit der Bewerbung nicht so ernst." Der Auswahl selber stellen sich dann 1.442 Bewerber, von denen rund 1.000 für einen Arbeitsplatz empfohlen werden. Jetzt werden wieder 500 Mitarbeiter für die dritte Schicht gesucht, ein gutes Dutzend Bewerber sind es pro Tag, die in Buchenau nahe Eisenach nachweisen sollen, "daß sie sich bei Opel wohlfühlen", so Opel-Pressesprecher Berlinghoff. Drei Viertel aller Bewerber werden letztlich angenommen. Ein Psychologe vom (für die Personalauswahl und die Tests zuständigen) "Team für Psychologisches Management" (tpm) kommt zu dem Ergebnis, daß "Thüringer (...) sich oft besser für die Gruppenarbeit (eignen) als viele Altbundesbürger. Die haben gelernt, sich untereinander zu helfen". Als Einstiegsgehalt werden etwas über 1.700 DM angegeben, das sich allerdings bis zum Sommer "schnell auf 2.300 Mark erhöht" (TA, 24.2.93).

Die volle Produktion des Corsa soll bereits ab Mitte April 1993 und nicht erst im Herbst anlaufen. Dieses Modell werde in Eisenach mit 25 % weniger Montagezeit als sein Vorgänger gebaut; die bisherigen Entwicklungskosten für den Corsa belaufen sich in der dreijährigen Entwicklungsphase auf 1,5 Mrd. DM. Für 1993 ist eine Produktion von 70.000 Pkw an den beiden Standorten Zaragoza und Eisenach geplant, ab 1994 sollen es dann 400.000 Fahrzeuge pro Jahr sein. Derzeit kommen rund 8 % der gesamten Opel-Produktion aus Eisenach (TA, 20.2.93).

März 1993

Vor genau einem Jahr rollten die ersten Astra von den Bändern. Seitdem sind über 28.000 Pkw gebaut worden: 12.000 Astra und 16.000 Corsa. Mit Beginn der zweiten Schicht ist die Beschäftigtenzahl auf derzeit rund 1.500 Mitarbeiter aufgestockt worden. In Eisenach sei der Zeitplan genau eingehalten und trotz Absatzkrise bei Opel seien weitere 24 Mio. DM investiert worden, "um flexibler in der Fertigung der unterschiedlichen Modellreihen zu werden". Gute Erfahrungen würden auch mit der Gruppenarbeit gemacht, Eisenach setze bereits Maßstäbe innerhalb der europäischen Tochterfirmen, so Opel (TA, 2.3.1993).

April 1993

Bei Opel in Eisenach werden die Löhne zum 1. April auf 82 % des hessischen Niveaus angehoben. Opel ist damit der bislang einzige Betrieb innerhalb des Thüringer Verbandes der Metall- und Elektroindustrie, in dem weiterhin nach dem - mittlerweile vom Arbeitgeberverband aufgekündigten - Stufentarifvertrag verfahren wird. Darüber hinaus werden die Leistungszulagen auf 10 % erhöht (TA, 20.3.1993).

Im Werk Eisenach soll es für die derzeit rund 1.000 Beschäftigten keine Kurzarbeit geben, obwohl in den westdeutschen Opel-Werken Bochum und Rüsselsheim im April und Mai wegen der verschlechterten Absatzlage einige Kurzarbeitstage eingeplant sind. Es "bleibe auch alles beim geplanten Corsa-Serienstart und dem Übergang zur zweiten Schicht im Juni diesen Jahres" (TA, 16.4.1993).

Mai 1993

Die Fertigungszeit pro Auto soll im Eisenacher Opel-Werk bereits Ende 1994 bei unter 20 Stunden liegen. Der europäische Durchschnitt betrage 30,

der japanische 20 Stunden: "Damit erreichen wir im Thüringer Werk die konzipierte volle Leistung für die Fabrik in Spitzenzeit", so Geschäftsführer Grundacker. Für den geplanten Beginn der zweiten Schicht Anfang Juni werden derzeit 250 Beschäftigte neu eingestellt, die Belegschaft erhöht sich dadurch auf insgesamt 1.200 (TA, 8.5.1993).

Laut einer Studie des Deutschen Instituts für Betriebswirtschaft (DIB) kamen im Opel-Werk Eisenach von Juli bis Dezember 1992 auf die rd. 750 Beschäftigten 2423 Vorschläge im Rahmen des Betrieblichen Vorschlagswesens; damit liegt Opel-Eisenach im Vergleich mit 222 Firmen aus elf Branchen und zwei Behörden an der Spitze in der Kategorie "Unternehmen unter 1000 Beschäftigte" (MA, 18.5.93)

Die fertiggestellte Bahnanbindung für das Opel-Werk Eisenach wird am 19.5.1993 offiziell eingeweiht. Am neuen Haltepunkt "Eisenach-Opel-Werk" halten täglich 24 Züge. Die Kosten von rund 3,9 Mio DM teilen sich das Land Thüringen (3,2 Mio.) und die Stadt bzw. der Landkreis Eisenach (625.000 DM) (MA, 20.5.93).

Juni 1993

Durch den Zweischichtbetrieb und die Corsa-Produktion erhöht sich die Zahl der Beschäftigten von 750 auf 1.200. Zunächst werden die Modelle Astra und Corsa parallel produziert, mit welchen Anteilen ist nachfrageabhängig. Zur Erhöhung der Flexibilität der Montageanlagen sind seit September 1992 noch einmal 20 Mio. DM investiert worden. Für die ab Oktober geplante dritte Schicht sind immer noch 245 Stellen unbesetzt, "akuter Mangel" besteht noch vor allem an Lackierern, Elektronikern und Instandhaltungsmechanikern. Bei Erreichen der vollen Kapazitätsauslastung (150.000 Pkw) und drei Schichten sollen dann knapp 2.000 Mitarbeiter beschäftigt werden (MA, 20.5.1993, 4.6.1993; TA, 4.6.1993). Die Zielvorgabe für 1993 lautet: Produktion von 55.000 Fahrzeugen. Das Produktionskonzept sei insgesamt angenommen worden, was laut Geschäftsführer LaSorda die Zahl von 1.673 betrieblichen Verbesserungsvorschlägen zeige, die bis Mai 1993 bereits erfolgten (TA, 29.5.1993). Bislang sind von General Motors fast 1,3 Mrd. DM in Eisenach investiert worden. Dies ist die größte Investitionssumme in den neuen Bundesländern (MA, 4.6.1993).

Für alle Opel-Werke sind aus den neuen Bundesländern insgesamt 143 Firmen als Zulieferer tätig. Für die Corsa-Produktion in Eisenach werden ca. 30 der rund 3.000 Teile eines Opel Corsa von einem "Dutzend Betriebe" aus Thüringen zugeliefert. Die Entscheidung für Eisenach als

Corsa-Produzenten wird damit begründet, daß das Werk Eisenach eine höhere Produktivität (geplant sind 75 Fahrzeuge pro Arbeiter und Jahr) und "Imagevorteile" aufweise, da bereits jetzt einige Händler ausschließlich in Eisenach produzierte Autos verlangen. Die Vorteile des spanischen Standortes für die Corsa-Produktion seien niedrigere Energie- und Lohnkosten sowie mildere Umweltauflagen, so Pressesprecher Berlinghoff. Nach dem Corsa-Einstieg sollen in Thüringen 2.640 Mitarbeiter direkt mit der Fertigung beschäftigt sein. Dazu kommen in der Region, laut Berlinghoff, rund 5.000 Arbeitsplätze, die "in der Region (...) durch das Opel-Engagement langfristig gesichert werden". Darüber hinaus (und vor allem wegen der hohen bzw. steigenden Transportkosten, da immer noch viele Baugruppen für den Corsa aus Spanien geliefert werden) "bläst" Opel zur "Einkaufsoffensive Ost", mit der ein Zuwachs ostdeutscher Zulieferung auf 230 % erreicht werden soll. Als "potentielle" Zulieferer werden genannt: Lear Seating, Plastic Omnium, FER, Stankiewicz GmbH, Eisenacher Fahrzeugelektrik GmbH und Gelenkwellenwerk Stadtilm (TA, 3.6.1993).

Vom Corsa sollen bis Jahresende 1993 im Eisenacher Werk 40.000 Stück produziert werden. Die derzeit 1.200 Mitarbeiter ("1.226", HB, 23.6.1993) produzieren täglich in zwei Schichten 220 Pkw, "bis Dezember sollen es 380 sein". Die Marktführerschaft in den neuen Bundesländern (16,6%-Marktanteil) sieht Opel auch als Folge des Thüringer Engagements (TA, 4.6.93).

Die dritte Schicht, deren Start für den 1. Oktober geplant ist, wird als Dauernachtschicht und nicht, wie es bei AWE üblich war, als Wechselschicht gefahren werden. Der Start zu diesem Zeitpunkt hängt allerdings von der Besetzung der noch ca. 250 freien Stellen ab. Das Entgelt der Beschäftigten in der Dauernachtschicht soll ca. 25 % über dem Opel-Lohn liegen. Teilweise werden Beschäftigte aus den bisherigen Schichten für die dritte Schicht angeworben, die dadurch freiwerdenden Arbeitsplätze in der Früh- und Spätschicht sollen durch Neueinstellungen besetzt werden. Opel plant, nach Einführung der dritten Schicht die Sollgröße von 1840 Beschäftigten zu erreichen. Dagegen werden bei der Adam Opel AG bis zum Jahresende insgesamt 3.000 Stellen abgebaut (MA, 23.6.93). Die Besetzung der freien Stellen gestaltet sich offenbar schwieriger als erwartet, da zwar eine Vielzahl von Bewerbungen vorliegt, insbesondere für den Verwaltungsbereich, die Zahl der Bewerbungen von Metallfacharbeitern und Elektronikern dagegen nicht ausreiche - "für uns ein Rätsel", so Geschäftsführer Grundacker (HB, 23.6.1993; TA, 23.6.1993).

Laut Opel-Jahresbilanz 1992 ist die Produktivität des Eisenacher Werkes im Vergleich mit den anderen Opel-Werken am höchsten (TA, 23.6.1993).

Juli 1993

In den dreiwöchigen Werksferien werden noch einmal rd. 24 Mill. DM investiert, vor allem um "die Flexibilität der Fabrik zu erhöhen und noch mehr Komponenten in die Fahrzeuge einbauen zu können. Roboter, Schweißautomaten und Schweißpunktvorrichtungen werden im Rohkarrosseriebau aufgestellt, um künftig pro Stunde 25 Corsas und 5 Astras produzieren zu können (TA, 31.7.1993).

September 1993

Auf dem Gelände des Eisenacher Stammbetriebs der AWE sind mittlerweile 45 Firmen mit ca. 2.000 Beschäftigten angesiedelt. Darunter sind Unternehmen aller Gewerbebereiche, "von der Reinigungsfirma bis zur Werbeagentur". Das abgewinkelte Werk untersteht bis auf drei Ausnahmen (Betriebe, die ausgegliedert und privatisiert wurden) weiterhin der Treuhand, eine von der AWE GmbH beauftragte Gesellschaft kümmert sich um die Vermietung der Räume. Die meisten Betriebe auf dem ehemaligen AWE-Gelände haben (mit einer Ausnahme, wo Gebäude und Maschinen gekauft wurden) allerdings nur kurz- bis mittelfristige Mietverträge. Der Stammbetrieb existiert weiter als AWE GmbH mit 164 Mitarbeitern (darunter 70 Lehrlinge), der größte Teil ist mit "archivarischen Arbeiten" beschäftigt. Geschäftsführer ist Werner Reinhold, der ehemalige Ressortleiter der allgemeinen AWE-Verwaltung (MA, 11.9.1993).

Ein gemeinnütziger Verein "Freunde des Automobilbaues der Region Eisenach" befindet sich ebenfalls auf dem Gelände, Mitglieder (derzeit 74) sind überwiegend ehemalige AWE-Beschäftigte (MA, 17.9.1993).

Der mit 3,2 Mio. DM (Bund) und 625.000 DM (Stadt und Kreis) finanzierte Bahnhaltdepot "Eisenach-Opel-Werk" wird bislang offenbar noch kaum genutzt. Hauptgrund dafür ist, daß die im Gewerbegebiet angesiedelten Firmen und die gewerbliche Berufsschule in ihren Schicht- und Schlußzeiten noch nicht (bzw. aufgrund verschiedener Umstellungen nicht mehr) an die An- und Abfahrtszeiten der Züge (24 Züge/Tag) angepaßt sind (MA, 23.9.1993).

Am 23.9.1993 feiert Opel Eisenach das einjährige Bestehen des Werkes. Im ersten Jahr belief sich die Produktion auf 12.000 Astra und 16.000 Corsa (seit Mitte 1993). Im Werk produzieren derzeit rund 1.500 Beschäftigte in zwei Schichten täglich 370 Autos, der vollen Auslastung einer Schicht entsprächen 220 Autos. Als Gesamtbilanz der Autoproduktion in Eisenach

seit 1990 (Start mit Vectra-Montage) wird eine produzierte Stückzahl von 45.000 Fahrzeugen angegeben. Als Erfolg wird ebenso die Einführung der Gruppenarbeit gewertet, "Thüringer Fahrzeuge - so Opel - setzten bereits Maßstäbe innerhalb der europäischen Tochterfirmen" (MA, 24.9.1993, 25.9.1993; TA, 23.9.1993).

Oktober 1993

In der Nacht vom 4. zum 5.10.1993 startet im Werk Eisenach die dritte (Nacht-)Schicht. Derzeit sind 1.600 Mitarbeiter beschäftigt, bis Ende 93 soll schrittweise auf 2.000 erhöht werden. Die tägliche Produktionskapazität beträgt 520 Corsa und Astra, mit den nun möglichen 150.000 Pkw pro Jahr ist "die Aufbauphase (...) abgeschlossen". Die durchschnittliche Produktionsdauer eines Fahrzeugs liegt aufgrund von Lean Production und "moderner Technologien" bei durchschnittlich 20 Stunden ("rund 60 Prozent des sonst in Europa üblichen Zeitaufwandes") (MA, 2.10.1993, 5.10.93; TA, 2.10.1993; NZ, 4.10.1993). Im Bereich des betrieblichen Vorschlagswesens liegt das Werk mit mehr als 2.400 Verbesserungsvorschlägen im zweiten Halbjahr 1992 weit vor anderen deutschen Industrieunternehmen, bei der Abwesenheitsquote der Beschäftigten ("etwa drei Prozent") unter dem bundesdeutschen Durchschnitt, was von Opel auch als Indikator für die Zufriedenheit der Mitarbeiter gewertet wird (EP, 6.10.1993).

Ab 1994 sind acht verschiedene Modellvarianten aus dem Eisenacher Opel-Werk geplant, je vier Corsa und Astra. Bislang war der Corsa Eco das meistgebaute Modell in Eisenach. (TA, 13.10.1993).

Zum Jahresende soll der bisherige Geschäftsführer Tom LaSorda durch Eric Stevens abgelöst werden. Dieser war "... bisher Direktor der Qualitätssicherung beim Tochterunternehmen von General Motors im spanischen Zaragoza und arbeitet sich seit Sommer in Eisenach ein". LaSorda ist seit drei Jahren in Eisenach und wird voraussichtlich in die USA zurückkehren. Zweiter Geschäftsführer bleibt Rüdiger Grundacker (MA, 21.10.93, 19.11.93).

Sparpläne (teilweiser Verzicht auf Tarifierhöhungen, Kürzung der Weihnachtsgratifikationen), wie sie für die Beschäftigten der Standorte Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern aufgestellt werden, stehen in Eisenach "... nicht zur Debatte" (Hans-Jürgen Fuchs/Pressesprecher Opel-Rüsselsheim). Angst um Eisenacher Arbeitsplätze sei daher unbegründet: "Es gibt kein sichereres Werk als Eisenach" (ders.). Gründe dafür sind die Moderni-

tät des Werkes und insbesondere die konsequente Umsetzung von Lean-Production-Konzepten (MA, 28.10.1993).

November 1993

Seit dem Start der dritten Schicht werden derzeit von rund 1.600 Beschäftigten täglich 430 Fahrzeuge produziert, die maximale Auslastung soll mit 558 Corsa und Astra pro Tag im Dezember erreicht werden (MA, 13.11.1993). Mit der für das Jahresende geplanten Beschäftigtenzahl von 1.860 Mitarbeitern wäre dann auch die von der Treuhand für diesen Zeitpunkt vorgeschriebene "Mindestzahl" von 1.840 Beschäftigten erfüllt (EP, 19.11.1993).

Ein am 24.11 eröffnetes neues Heizkraftwerk soll die Betriebe im Stedtfelder Gewerbegebiet, so auch das Opel-Werk, künftig mit "Wärme, Strom, Druckluft, Gas oder auch Trink-, Brauch- und Löschwasser" versorgen (MA, 25.11.93).

Am 25.11. wird der angekündigte Wechsel in der Führungsspitze des Werkes Eisenach vollzogen und Geschäftsführer Tom LaSorda von seinem Nachfolger Eric Steven offiziell abgelöst (TA, 26.11.1993).

Der in Eisenach produzierte Corsa soll künftig weltweit exportiert werden: Exporte nach Chile finden bereits statt, in Kürze sollen Brasilien, Mexiko und Australien hinzukommen. In diesen Ländern soll dieses Modell später auch eigenständig hergestellt werden. Der Corsa wird bisher neben Eisenach auch noch im spanischen Zaragoza produziert, der "Combo Lieferwagen", eine "spezielle Version", im portugiesischen Azambuja (TLZ, 26.11.1993).

Dezember 1993

Opel Eisenach erhöht das Weihnachtsgeld für die Beschäftigten auf 60 % des Monatsgehaltes, das sind ca. 20 % mehr, als im Tarifvertrag für die Metall- und Elektroindustrie festgelegt ist. Die Höhe der Sonderzulage ist dabei von der Dauer der Betriebszugehörigkeit und der "individuellen Leistungsbeurteilung" abhängig, wobei diejenigen, die erst im zweiten Halbjahr 1993 eingestellt wurden, eine Pauschale von 250 DM erhalten (TA, 30.11.1993; MA, 1.12.1993).

1993 wurden im Opel-Werk Eisenach rund 1.100 Mitarbeiter neueingestellt und ca. 40 Mio. DM investiert, um die Produktivität des Werkes weiter zu

erhöhen, so Geschäftsführer Stevens. Derzeit werden täglich 503 Fahrzeuge montiert, 454 Corsa und 49 Astra, die bisherige Jahresfertigung liegt damit bei 54.460 Fahrzeugen. Ende 1994 soll die "magische Grenze" der Produktivität von weniger als 20 Stunden pro Fahrzeug durchbrochen werden (TA, 10.12.1993). Die Aufbauphase des Werkes Eisenach ist damit abgeschlossen. Das Durchschnittsalter der jetzt 1.850 Beschäftigten beträgt knapp 34 Jahre. Von den 1993 insgesamt investierten 40 Mio. DM galten 22 Mio. DM der Kapazitätserhöhung im Karosserierohbau von 20 auf 25 Corsa pro Stunde und zwei Millionen DM der Anlagenvorbereitung für den Einbau von Airbag und ABS ab Januar (FW, 11.12.1993).

Jahresbilanz 1993 des Eisenacher Opel-Werkes: Pro Mitarbeiter und Jahr wurden durchschnittlich zehn Verbesserungsvorschläge gemacht, von denen zwei Drittel auch umgesetzt wurden. Mit einem Krankenstand von drei Prozent ist ein "Spitzenwert" erreicht. Täglich werden mittlerweile in durchschnittlich etwas mehr als 20 Stunden 503 Fahrzeuge gefertigt, darunter 49 Astra. Die gesamte Jahresproduktion beläuft sich beim Modell Astra auf 13.318 Fahrzeuge (1992: 1.921), beim Corsa, der erst seit dem 3. Juni 1993 produziert wird, auf 41.142 Fahrzeuge. Von den 1.850 Mitarbeitern, darunter 190 Frauen, beziehen 1.589 Lohn, 261 empfangen Gehalt. 1993 wurden 1.097 neue Mitarbeiter eingestellt, das Durchschnittsalter aller Mitarbeiter ist auf 33,75 Jahre gesunken. Weiter wird auf das kulturelle und sportliche Engagement in Eisenach verwiesen: Theateraufführungen, eine Handballmannschaft, ein Tennisturnier, Frühlingsfest, Verkehrserziehung, Klassikkonzerte u.ä. werden von Opel gesponsort (MA, 11.12.1993).

Januar 1994

Beim Neujahrsempfang des Eisenacher Gewerbevereins fordert Opel-Chef David J. Herman "wirtschaftspolitischen Realismus" bei Politik, Wirtschaft und Verbänden und "Reformen im Sozialsystem", da die "höchsten Arbeitskosten der Welt (...) in Deutschland nicht mehr durch einzigartige Produkte, überragende Qualität und führende Produktivität ausgeglichen werden" können. Das Werk Eisenach zeige allerdings eine positive Bilanz: Nach rund 1.000 Neueinstellungen 1993 arbeiten dort derzeit 1.850 Beschäftigte, bei Zulieferern kämen knapp 800 hinzu. Eisenach nehme jetzt "eine Schlüsselstellung im Kampf um die Kostensenkung aller Werke" ein. Aus einem "Sorgenkind Thüringer Autoproduktion" sei "in nur vier Jahren ein Musterschüler geworden". Mit den hier gewonnenen Erfahrungen soll langfristig der Opel-Standort Deutschland "zukunftsbezogen weiterentwickelt werden". Für "eine 'schlanke' Fertigung, 5-Tage-Woche und vollwer-

tige Arbeitsplätze gäbe es bei Opel keine echte Alternative", das VW-Modell werde abgelehnt (TA, 10.1.1994).

Auch im Opel-Werk Eisenach soll nun doch (wie auch in den Werken Bochum und Kaiserslautern mit sechs bzw. sieben Tagen Kurzarbeit) ab Februar an drei Tagen kurzgearbeitet werden. Betroffen wird am 14., 15. und 18. Februar jeweils rund ein Drittel der Belegschaft sein, begründet wird die Einführung der Kurzarbeit mit der Absatzflaute am Markt und die Erwartung ihres Anhaltens. In dieser Zeit sollen Trainingsprogramme angeboten werden, damit "die Betroffenen das Kurzarbeitergeld aufbessern können". Trotz der Marktführerschaft mit 104.000 Neuzulassungen wurden 1993 in den neuen Bundesländern insgesamt 20 Prozent weniger Autos verkauft (MA, 15.1.1994; TA, 15.1.1994, 17.1.1994).

Derzeit laufen Verhandlungen mit der "Allrussischen Automobilallianz (AVVA) (Lada) über ein Gemeinschaftsprojekt in Togliatti. Hier soll der Corsa in Stückzahlen von jährlich bis zu 300.000 Fahrzeugen montiert werden (TA, 18.1.1994).

Ungeachtet der Konjunkturflaute soll 1994 die Eisenacher Produktion gegenüber 1993 auf 125.000 Autos verdoppelt werden. Laut Geschäftsführer Stevens werden seit dieser Woche erstmals täglich 555 Autos produziert, 25 Fahrzeuge pro Stunde sei derzeit die Kapazitätsgrenze. (Das Werk ist für eine maximale Leistung von 150.000 Autos ausgelegt.) Die geplante Zusammenarbeit von Opel mit der Allrussischen Automobilallianz (s.o.) habe laut Stevens keine Auswirkungen auf den Standort Eisenach (MA, 20.1.1994; TA, 20.1.1994; FW, 21.1.94).

1994 sollen erstmals bei Opel in Eisenach Lehrlinge ausgebildet werden. Opel kooperiert dabei mit Bosch und nützt das Bosch-Ausbildungszentrum. Begonnen wird mit zehn Ausbildungsplätzen zum Industrieelektroniker und -mechaniker. Jedes Jahr sollen zehn neue Auszubildende hinzukommen, am Ende werden es 30 bis 35 Jugendliche sein, die zusammen mit 130 Bosch-Lehrlingen ausgebildet werden. Voraussetzung für eine Bewerbung ist ein "guter Realschulabschluß", die Einstellungskriterien sollen sich am Opel-Einstellungstest orientieren, so Opel-Personalleiter Hemmie. Geplant sind Lernteams mit allen Lehrjahren, die Formel lautet: "team-orientierte Ausbildung plus Förderung der eigenständigen Problemlösung". Mittelfristig soll damit zwar der eigene Mitarbeiternachwuchs gesichert werden, Übernahmegarantien können aber nicht gegeben werden, daher sei auch der Einstieg mit nur zehn Plätzen "bewußt defensiv" gewählt. Nach

Bosch-Angaben wird ein Betrag von vier Millionen DM in das Ausbildungszentrum investiert (MA; TA; NZ; TLZ; FW; SuZ, alle 20.1.1994)

Die IG Metall Eisenach hält zehn Ausbildungsplätze für zu wenig. Überdies seien diese "nicht zuletzt dem Engagement des Betriebsrates zu verdanken. Denn das amerikanische Management sei nur schwer von der Notwendigkeit der Berufsausbildung zu überzeugen". Die IGM erneuerte die Forderung, daß größere Firmen, die verhältnismäßig wenig ausbilden, in einen Umlagefonds einzahlen müßten, aus dem dann kleinere Firmen bei der Lehrlingsausbildung unterstützt werden könnten (MA, 26.1.1994; TA, 27.1.1994).

Februar 1994

Noch im ersten Halbjahr 1994 soll ein Vorvertrag mit der russischen AVVA (s.o.) über die Montage von 300.000 Corsa in Togliatti vorgelegt werden. Eisenach würde dabei das technische Know-how liefern, so Opel-Chef Herman: "Davon könnten viele deutsche Arbeitsplätze abhängen, wenn wir die entsprechenden Baugruppen zuliefern" (TA, 11.2.1994).

Laut Eisenachs Bürgermeister Brodhun ist der Verkauf des Parkhausareals auf dem ehemaligen AWE-Gelände die "rasche Ausnahme von der langwierigen Regel". Seit Anfang 1991 wird über die zukünftige Nutzung des Geländes diskutiert, konkrete Ergebnisse sind eher Mangelware. Das Konzept für Parkhaus, Hotel und Seniorenresidenz sei "mit der Stadt abgestimmt und planerisch gut", so Brodhun, für das nächste Gespräch über das AWE-Gelände im April will er konkrete Punkte zum Abarbeiten vorlegen (MA, 11.2.94).

Opel Eisenach spendet der Eisenacher Stadtbibliothek ca. 27.000 Bücher aus der mittlerweile aufgelösten Werksbibliothek in Rüsselsheim (MA, 15.2.1994; TA, 15.2.1994).

Wie angekündigt wird im Februar wegen der verschlechterten Auftragslage erstmals im Eisenacher Werk an drei Tagen kurzgearbeitet. Weitere Kurzarbeitstage könnten bei anhaltender Absatzflaute im zweiten Quartal erforderlich werden (HB; TA; FW; TLZ; MZ; alle 15.2.94).

Die Löhne im Opel-Werk Eisenach liegen derzeit 8,6 % über Tarif, ab 1994 werden Sonderzahlungen wie etwa Weihnachtsgeld um 30 % erhöht, so Betriebsratsvorsitzender Ulrich Böckel. Bei anstehenden Streiks wie im Februar in Niedersachsen, so Böckel weiter, bestehe keine Gefahr "kalter

Aussperrung", da "wir (...) unseren Einkauf weltweit (tätigen)" (MA, 25.2.1994).

Am 28.2. ist der zweite Kurzarbeittag bei Opel in Eisenach. Für die nächsten Wochen gebe es keine weiteren Kurzarbeittage, im nächsten Quartal sei keine Reduzierung für das Werk nötig, weil sich die Europaverkäufe des Thüringer Corsa wieder im Aufwind befinden (TA, 28.2.1994, HB, 1.3.1994).

März 1994

Opel will nun auch für die Westwerke in Produktivität, Qualität und Krankenstand mit Eisenach gleichziehen. Dadurch könnte sich die interne Konkurrenz der Werke noch verschärfen, da sich einerseits die Standortvorteile des Thüringer Werkes immer mehr reduzieren, andererseits allgemein mit dem Konzept des Eisenacher Werkes auch eine Reduzierung der Arbeitsplätze in den alten Werken verbunden ist. Die Werke Rüsselsheim und Bochum sollen mittels Investitionen von 123 Mio. bzw. 170 Mio. DM modernisiert werden und innerhalb von drei Jahren Eisenacher Niveau erreichen (TA, 3.3.1994).

Im Technologie- und Bildungszentrum (tbz) Wilhelmsthal werden am 4.3. die letzten 66 AWE-Lehrlinge freigesprochen. Insgesamt konnten im tbz 458 AWE-Auszubildende ihre Lehre in metallverarbeitenden Berufen beenden. Mehr als die Hälfte der Absolventen hat noch keinen festen Arbeitsplatz (TA, 5.3.1994).

Im Eisenacher Opel-Werk wird aller Voraussicht nach 1994 nicht mehr kurzgearbeitet, da sich die Verkaufszahlen des Corsa seit Jahresbeginn positiv entwickeln. Laut Opel produziert das Werk nicht nur effizient, sondern auch "beispielhaft umweltfreundlich": In der Lackiererei werde durchgängig das "besonders umweltfreundliche Wasser-Lack-Verfahren" angewendet, durch Maßnahmen der Energierückgewinnung und der abwasserarmen Produktion liege beispielsweise der Wasserverbrauch des Eisenacher Werkes 17 % unter dem europäischer Konkurrenzbetriebe (TA, 17.3.1994).

Mit einem Festakt wird der 100.000ste in Eisenach produzierte Opel gefeiert. Insgesamt wurden bislang in Eisenach 15.000 Vectra, 16.500 Astra und 68.500 Corsa gefertigt. Außerdem wird die Zufahrtsstraße zum Werk in "Adam-Opel-Straße" umbenannt (MA, 29.3.1994, 31.3.1994; TA, 31.3.1994).

April 1994

Wegen der erhöhten Kundennachfrage nach dem Modell Corsa wird an jedem Samstag im April eine Sonderschicht gefahren. Das Werk fertigt derzeit im Dreischichtbetrieb 555 Autos täglich, im ersten Quartal wurden europaweit bereits 128.000 Corsa verkauft (MA, 9.4.1994).

Die Adam Opel AG hat ihr Einkaufsvolumen in den neuen Bundesländern von 62 Mio. DM im Jahr 1992 auf 204 Mio. DM im Verlauf des Jahres 1993 mehr als verdreifacht. Ein Großteil der ostdeutschen Dienstleistungs- und Zulieferbetriebe der Opel AG kommt dabei aus Thüringen: Hier liegt der Umsatz 1993 bei über 90 Mio. DM, der größte Lieferant ist die Firma Lear Seating, die Autositzgarnituren herstellt (TA, 20.4.1994).

Auf jede der zehn ausgeschriebenen Ausbildungsstellen bei Opel in Eisenach kommen vier Bewerber (TA, 23.4.1994, MA, 26.4.1994).

Mai 1994

Vom allgemeinen Stellenabbau bei der Adam Opel AG - vorgesehen ist bis zum Jahresende die Streichung weiterer 2.000 Stellen (seit Ende 1992 wurden bereits 5.000 Arbeitsplätze abgebaut) - ist das Werk Eisenach laut Werksprecher Berlinghoff nicht betroffen, das "1992 eröffnete Montagewerk sei bereits so 'schlank' organisiert, daß in den nächsten Jahren kein Arbeitsplatzabbau zu befürchten sei" (MA, 4.5.1994; TA, 5.5.1994; MA, 22.5.1994).

1993 hatten die rund 1.200 Beschäftigten in Eisenach insgesamt 11.194 Verbesserungsvorschläge eingebracht und damit dem Betrieb 1,8 Mio. DM gespart. Im Wettbewerb des Deutschen Instituts für Betriebswirtschaftslehre, an dem 245 Unternehmen aus elf Branchen und vier Behörden mit zusammen 3,1 Mio. Arbeitnehmern teilgenommen hatten, belegt das Werk damit in der Kategorie "Unternehmen mit 1.000 bis 5.000 Beschäftigten" den ersten Platz (MA, 12.5.1994).

In den letzten Tagen wurde die Montagekapazität bei Opel in Eisenach von 25 auf stündlich 27 Autos erhöht, damit steigt die Tagesleistung auf 566 Pkw, so Pressesprecher Berlinghoff. Grundlage seien die im Vorjahr getätigten Investitionen in Höhe von 20 Mio. DM, damit würde nun auch die "20-Stunden-Grenze" für die Herstellung eines Pkw erreicht. Am 4. Juni 1994 soll das Opel-Werk für einen "Familientag" geöffnet werden: Neben

Werkbesichtigungen werden auch eine Fahrzeugschau und ein Unterhaltungsprogramm geboten (TA, 20.5.1994).

Juni 1994

Am 31.5. wurde der 125.000ste Pkw in Eisenach montiert, wegen der guten Nachfrage sollen 1994 insgesamt rund 130.000 Pkw (bisherige Planung: 125.000) produziert werden. Derzeit werden täglich 565 Fahrzeuge, darunter 21 Astra hergestellt. Die Produktionszeit pro Auto beträgt erstmals unter 20 Stunden. Ab Juni wird der Corsa auch nach Ungarn exportiert. 1.850 Mitarbeiter sind derzeit beschäftigt. Zum Tag der offenen Tür im Eisenacher Opel-Werk werden rund 30.000 Besucher erwartet (TA, 1.6.1994, 2.6.1994). Die Erwartungen erfüllen sich (MA, TA, 6.6.1994).

Beim ersten Thüringer Lieferantentag im Eisenacher Opel-Werk sichert der Unternehmensbeauftragte Kittler von der Adam Opel AG zu, daß Opel im kommenden Jahr "den Einkauf von Teilen und Dienstleistungen in den neuen Ländern um etwa 45 Mio. DM erhöhen" will. 1994 werden es rund 289 Mio. DM sein, 1995 dann etwa 334 Mio. DM. Rund die Hälfte des Umsatzes macht Opel mit Thüringer Zulieferern. Seit 1992 hat Opel laut Kittler sein Einkaufsvolumen in den NBL etwa verfünffacht, es wurden inzwischen "Kontakte mit etwa 600 Zulieferern aufgenommen" (MA, 8.6.1994).

Im Opel-Werk Eisenach soll die Corsa-Produktion ab September schrittweise von 25 auf 30 Fahrzeuge pro Stunde erhöht werden. Dafür würden 21 Mio. DM investiert und 83 zusätzliche Mitarbeiter für zunächst ein Jahr eingestellt. Die Produktionsauslastung des Werkes werde ein Jahr früher als geplant erreicht, so Opel-Vorstandsvorsitzender Herman. Zur Zeit werden täglich 532 Corsa und 43 Astra gefertigt, seit Produktionsbeginn im September 1992 waren es insgesamt über 130.000 Fahrzeuge. Der erhöhten Kundennachfrage soll ab Herbst mit der Kapazitätsausweitung um 100 Fahrzeuge auf täglich insgesamt 639 Fahrzeuge Rechnung getragen werden. Weltweit wurden in den ersten fünf Monaten 1994 bereits 235.000 Corsa verkauft. Im ersten Halbjahr 1994 wurden im Eisenacher Werk 67.000 Pkw gefertigt: 64.000 Corsa und über 3.000 Astra. Das Eisenacher Unternehmen ist laut Werksprecher Berlinghoff "zufrieden" mit diesem Ergebnis (MA, 16.6.1994, 1.7.1994).

Die Adam Opel AG hat "nach sechs guten Gewinnjahren" das Jahr 1993 mit einem Verlust von mehr als einer halben Milliarde DM abgeschlossen. In Deutschland wurden insgesamt mit ca. 530.000 Pkw 20 % weniger ver-

kauft als 1991. Als Gründe für die Verluste im deutschen Markt werden der stagnierende Pkw-Markt, Verluste durch Währungsschwankungen, Anstieg der Sozialkosten und die Aufwendungen für den Modellwechsel genannt. In ganz Europa steht dagegen ein Gewinn von einer Milliarde DM. Für 1994 wird vom Vorstandsvorsitzenden Herman eine Trendwende erwartet, allein in Deutschland rechnet Opel 1994 mit einem Marktanteil von 17 %. Für den neuen Omega lägen 80.000 Voranmeldungen vor, und der in Eisenach produzierte Corsa sei "zu einem Welterfolg geworden" (in Deutschland wurden seit Jahresbeginn 53.700 Corsa verkauft, was einem Plus von 65 % entspricht). Fertigungsstätten für den Corsa bestehen bislang in Spanien und Thüringen, geplant sind Werke in Rußland und China. Insgesamt soll damit eine Jahresstückzahl von einer Million Autos erreicht werden: "Damit wäre der Corsa der erfolgreichste Kompaktwagen der Autogeschichte". Dafür sind allerdings zusätzliche Investitionen erforderlich: "In der Sommerpause werden die Fertigungsanlagen mit einem Aufwand von 21 Mio. DM aufgestockt und die Tagesproduktion um rund 100 Pkw auf künftig 640 erhöht. Der gegenwärtige Kleinwagenbedarf soll im Herbst mit Sonderschichten gedeckt werden. Darüber hinaus werden für die Produktion im Werk Eisenach 80 neue Mitarbeiter gesucht (TA, 29.6.1994).

Juli 1994

Die Opel Eisenach GmbH hat am 14.7. ihre Anteile am Bildungswerk Eisenach (BWE) an den Verband der Wirtschaft Thüringens (VWT) zusammen mit einem Scheck in Höhe von 25.000 DM übergeben. Das BWE wurde im April 1991 rund zwei Monate nach Grundsteinlegung für das Opel-Werk gegründet. Träger war die Adam Opel AG und das Bildungswerk der Hessischen Wirtschaft. Bislang sind rund 2.000 Personen, vor allem ehemalige AWE-Mitarbeiter, in "Vorbereitungs-, Fortbildungs- und Lehrgängen unter anderem in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsamt ausgebildet und umgeschult worden". Das Angebot des BWE soll zukünftig nicht auf die Eisenacher Region beschränkt, sondern auch im Süden, im Westen und in der mittleren Region Thüringens sowie im angrenzenden hessischen Raum stärker bekannt gemacht werden. Das BWE war auch an der Ausbildung der neuen Opel-Mitarbeiter beteiligt. Im BWE sind in Kürze sieben feste und 70 "externe" Mitarbeiter beschäftigt, beim VWT sind es derzeit rund 80 Mitarbeiter (MA, 15.7.1994; TA, 15.7.1994).

Für die zusätzlich im Werk Eisenach vorgesehenen 83 Mitarbeiter haben sich laut Personalleiter Hemmie rund 1.000 Interessenten beworben. Derzeit beschäftigt man 1.840 Mitarbeiter, "weitere 350 seien im Service-Bereich tätig" (TA, 22.7.1994).

Halbjahresbilanz Opel Eisenach 1994: Laut Betriebsratsvorsitzendem Lieske gab es drei Tage Kurzarbeit im ersten Halbjahr, im zweiten werden dagegen sechs Sonderschichten gefahren. Bislang wurden fast 67.000 Autos (63.883 Corsa und 3.079 Astra) produziert. Laut Produktionschef Grundacker ist Eisenach damit "auf dem besten Wege, eines der produktivsten Automobilwerke in Europa zu werden". Derzeit werden pro Tag 575 Autos (davon 533 Corsa) fertiggestellt. Die Produktion liegt bereits jetzt um 12.500 Fahrzeuge höher als im gesamten Jahr 1993. 83 neue Mitarbeiter erhalten zunächst Einjahresverträge, laut Grundacker könnten daraus aber langfristige Verträge werden. Ab September fangen zehn Auszubildende im Werk an, das Verhältnis der Bewerbung zu den Plätzen ist 4:1. Allerdings müßten vor allem Lehrlinge in den metallverarbeitenden Berufen "fast mit dem Lasso eingefangen werden", so Personalleiter Hemmie. Als Ziel für alle Lehrlinge nannte er aber die Übernahme in feste Arbeitsverhältnisse. Auf dem Firmengelände würden bei Zulieferern 350, in Thüringen insgesamt weitere 1.000 Personen in 70 Firmen beschäftigt. Von den 1.850 Mitarbeitern werden ca. 100 in den jetzt beginnenden Werksferien den Aufbau von neuen Fertigungsrobotern und Schweißanlagen begleiten, die zu den bisherigen 135 installiert werden. Hier werden für die geplante Produktionsausweitung 21 Mio. DM investiert, auch um künftig Wegfahrsperrern und Beifahrer-Airbags in Astra und Corsa einbauen zu können. Trotz der guten Auftragslage und der Erfolgsmeldungen sieht Lieske auch Probleme, vor allem bedingt durch die Bildung neuer Teams und dadurch, daß sich die Mitarbeiter beim "Festlegen ihrer eigenen Taktzeiten ("eine absolute Besonderheit in Deutschland") übernahmen und die Bandgeschwindigkeit zu hoch ansetzten. Und letztlich werde das Werk an Stückzahlen gemessen und nicht am guten Betriebsklima". Die Belastung der Mitarbeiter soll jetzt mit einer Meinungsumfrage im Betrieb gemessen werden. Von den insgesamt 12.000 Verbesserungsvorschlägen von Mitarbeitern seien fast 70 % realisiert und dabei fast 2,5 Mio. DM eingespart worden. Angesichts dieser Zahlen und einer "Abwanderungsrate unter dem Durchschnitt" werden allgemein von der Meinungsumfrage "keine spektakulären Ergebnisse" erwartet (MA, 23.7.1994; TA, 23.7.1994).

August 1994

Die neuen Modelle Corsa und Astra erhalten nach den Werksferien serienmäßig einen Beifahrer-Airbag (TA, 1.8.1994).

Am 23.8. rollt das 150.000ste in Eisenach hergestellte Fahrzeug vom Band. Seit Beginn der Opel-Aktivitäten in Eisenach sind insgesamt 15.000 Vectra, 18.849 Astra und 116.151 Corsa produziert worden. Die tägliche Produkti-

onkapazität soll von derzeit 575 auf 600 Autos gesteigert werden (MA, 24.8.1994; TA, 24.8.1994).

In den Betriebsferien werden "neun neue Roboter, insgesamt 18 neue Schweißeinrichtungen, drei neue Drehtische und fünf neue Förderbänder" im Karosseriebau installiert. "Auch in der Endmontage werden die Motorlinien und Sitzförderer optimiert, sowie ein zweiter Roboter für das Kleben der Seitenscheiben aufgebaut." Insgesamt waren damit rund 150 Opel-Mitarbeiter und 400 Spezialisten von bis zu 40 Fremdfirmen beschäftigt (TA, 30.8.1994).

September 1994

Der bisherige Lackiererei-Chef Hans-Jürgen Perizonius wechselt ab 1.9.1994 zu General Motors in die USA (MA, 1.9.1994).

Laut Opel-Vorstandsvorsitzendem Herman steht das Werk "aufgrund der guten Auftragslage beim Corsa, der supermodernen Ausrüstung und der Lean Production (...) auf sehr sicheren Füßen". Auch darüber hinaus sei ein Ausbau der Kapazitäten möglich, weitere Investitionen seien aber noch notwendig, um das Corsa-Modell "in Thüringen künftig in seiner ganzen Breite zu bauen". Das Werk Eisenach spiele überdies eine wichtige Rolle "bei der Expansion von Opel in Osteuropa". Ab November werden in einem Joint-venture vorerst jährlich 13.000 bis 15.000 Astra in Polen gefertigt. Hier werden Eisenacher Erfahrungen genutzt. Am Anfang werden in Polen vorgefertigte Karosserien komplettiert, danach soll auch dort zur "Normalmontage" übergegangen werden. Die neuen Bundesländer, insbesondere aber Thüringen, empfehlen sich für Produktions- bzw. Montagewerke in Osteuropa wegen "der guten Verkehrslage als künftiger Zulieferstandort" (TA, 8.9.1994).

Genau zwei Jahre nach der Produktionsaufnahme ist im Eisenacher Werk die geplante Kapazitätsauslastung erreicht, allerdings ein Jahr früher als vorgesehen. Derzeit sind 1.923 Personen im Werk beschäftigt. Die Anpassung der Löhne an das Westniveau soll erst 1996 erfolgen, was die "Gestaltung der Arbeitsbeziehungen" und teilweise auch die Bereitschaft für Sonderschichten laut Betriebsratsvorsitzendem Lieske bisher erschwert bzw. eingeschränkt habe. Grundlage des Erfolges sei laut Opel "der Teamgeist sowie die hohe Qualifikation und Intelligenz der Mannschaft". Die Produktivität des Eisenacher Werkes ist fast doppelt so hoch wie die der Konkurrenz, die Löhne liegen dagegen nur bei etwas mehr als der Hälfte westdeutscher Werke: Zwar liegen laut Betriebsratsvorsitzendem Lieske

die Löhne im Eisenacher Werk 9 % über dem Niveau der Thüringer Branche und damit bei 96 % des hessischen Niveaus, durch die übertariflichen Leistungen in den West-Werken betrage die Differenz aber immer noch 40 %. Das Werk arbeite sehr rentabel: Nur 60 % des Zeitaufwandes und nur 50 % des Bedarfs an Arbeitskräften, Fläche, Lager sowie Transportkapazitäten würden im Vergleich mit anderen europäischen Wettbewerbern benötigt. Diese brauchen für die Montage eines Fahrzeugs 36 Stunden, bei Opel Eisenach sind es 21 Stunden. Damit liegt der Umsatz pro geleisteter Arbeitsstunde derzeit bei 305 DM, in den Werken der alten Bundesländer sind es ca. 240 DM. In den nächsten zwei oder drei Jahren soll eine Fertigungszeit von 17 Stunden erreicht werden. Die Qualität der Fahrzeuge sei "unübertroffen". Laut einer Studie des Bonner Instituts für Wirtschaft und Gesellschaft IWG hat ein Arbeitsplatz im 1,2 Mrd. DM teuren Werk 650.000 DM gekostet. Rund 260 Mio. DM - die Umweltbeihilfen nicht eingerechnet - kamen vom Staat für den Bau der Thüringer Fabrik.

Allein Opel, BMW und Bosch trugen laut der Studie dazu bei, daß die durchschnittliche Investitionssumme pro Eisenacher Einwohner in den letzten drei Jahren mit knapp 7.000 DM dreimal so hoch war wie im Thüringer Durchschnitt. Die Region Eisenach liegt in Thüringen vor Städten wie Erfurt an der Spitze der Wirtschaftskraft. Die Industrie in der Region blühe auf, trotz der hohen Arbeitslosenquote. Rund um Eisenach werden 15 % des gesamten Thüringer Industrieumsatzes erwirtschaftet, obwohl hier nur vier Prozent der Einwohner Thüringens leben. In der Region sollen 13.000 Arbeitsplätze "im Werk, bei Zulieferern und im Service-Bereich" von Opel geschaffen bzw. induziert worden sein (TA, 21.9.1994, 23.9.1994; MA, 21.9.94, 23.9.94; HB, 23.9.1994).

Anlage 1 zu Kapitel III

Graphische Übersichten zur Bevölkerungsentwicklung und zum Strukturwandel des Arbeitsmarktes in der Untersuchungsregion (Tabellen und Graphiken zur Ergänzung der in Kapitel III verwendeten Daten)

- Übersicht 1: Wohnbevölkerung am 31.12.1990 nach Altersgruppen in den Vergleichsregionen
- Übersicht 2: Erwerbstätige im November 1990 nach beruflicher Stellung in den Vergleichsregionen
- Übersicht 3: Erwerbstätige im November 1990 nach beruflicher Stellung in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha
- Übersicht 4: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen und beruflicher Stellung in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha im November 1990 (4 Seiten)
- Übersicht 5: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in den Vergleichsregionen jeweils zum Quartalsende März 1992 bis März 1994
- Übersicht 6: Erwerbstätige nach beruflicher Stellung in Thüringen 1989 bis 1993 (Ü5 und Ü6 auf einer Seite)
- Übersicht 7: Betriebsgrößenentwicklung in den neuen Bundesländern und im Bundesgebiet West 1991 bis 1993
- Übersicht 8: Zugänge an Arbeitslosen in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha Januar 1991 bis September 1994
- Übersicht 9: Unterbeschäftigungsquoten in den Vergleichsregionen jeweils zum Quartalsende September 1991 bis September 1994
- Übersicht 10: Bestände an offenen Stellen in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha Januar 1991 bis September 1994
- Übersicht 11: Arbeitsmarktdaten Arbeitsamtsbezirk Gotha September 1990 bis September 1994 (2 Seiten)
- Übersicht 12: Arbeitsmarktdaten neue Bundesländer insgesamt September 1990 bis September 1994 (2 Seiten)

- Übersicht 13: Arbeitsmarktdaten Thüringen September 1990 bis September 1994 (2 Seiten)
- Übersicht 14: Arbeitsmarktdaten Arbeitsamtsbezirk Zwickau September 1990 bis September 1994 (2 Seiten)
- Übersicht 15: Arbeitslosigkeit - Quote, Bestand, Zugänge und Abgänge im Arbeitsamtsbezirk Gotha gesamt und in den Nebenstellen Januar 1991 bis September 1994 (2 Seiten)
- Übersicht 16: Offene Stellen - Bestand, Zugänge und Abgänge im Arbeitsamtsbezirk Gotha und in den Nebenstellen Januar 1991 bis September 1994 (2 Seiten)
- Übersicht 17: Arbeitsvermittlungen - gesamt, ohne Vermittlungen in ABM und nur Vermittlungen in ABM im Arbeitsamtsbezirk Gotha und in den Nebenstellen Januar 1991 bis September 1994 (2 Seiten)

Übersicht 1: Wohnbevölkerung am 31.12.1990 nach Altersgruppen* in den Vergleichsregionen

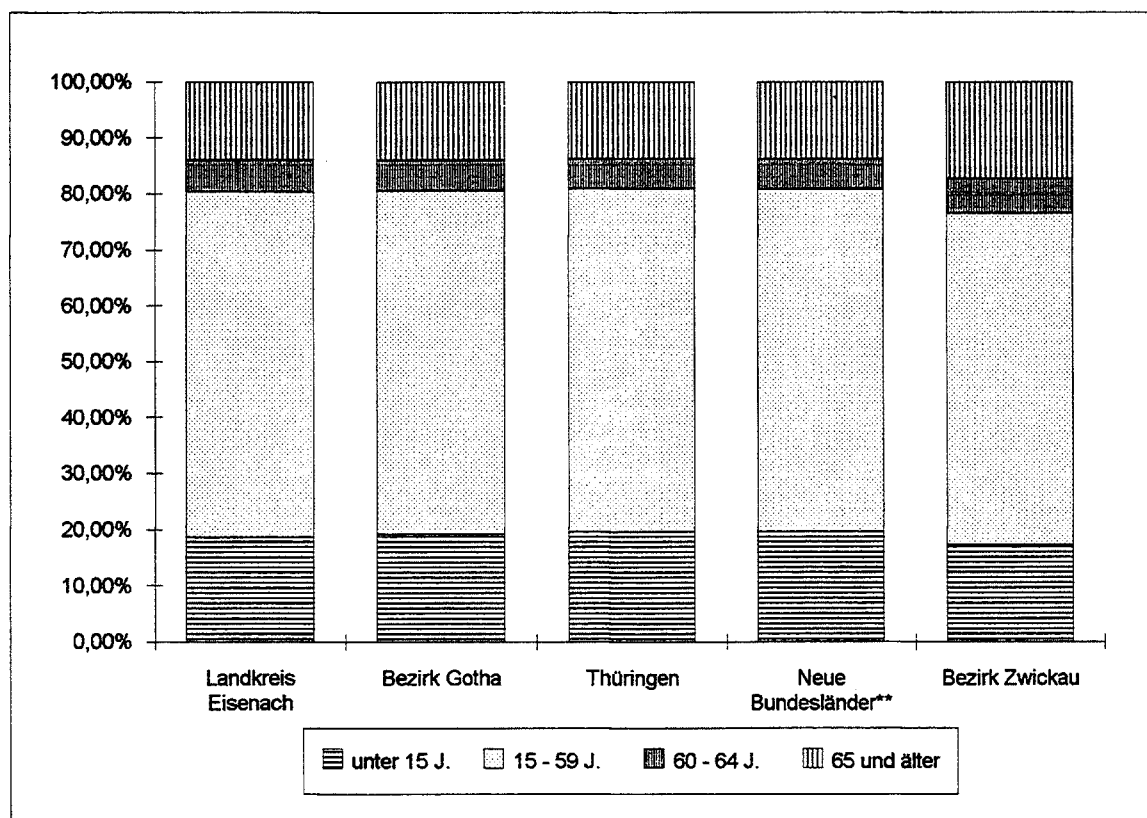
- Zahlen des Zentralen Einwohnerregisters (ZER) in Ost-Berlin, Informationsstand März 1992 -

Wohnbevölkerung am 31.12.1990 nach Altersgruppen* in den Vergleichsregionen

	Alle Jahrg.	unter 15 J.	15 - 59 J.	60 - 64 J.	65 und älter
Landkreis Eisenach	110135	20511	67962	6257	15405
Bezirk Gotha	380335	72809	233437	21018	53071
Thüringen	2605319	509817	1597737	140103	357662
Neue Bundesländer**	14722190	2885346	9009206	794236	2033402
Bezirk Zwickau	455975	78262	270327	28310	79076

Struktur der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen					
	Alle Jahrg.	unter 15 J.	15 - 59 J.	60 - 64 J.	65 und älter
Landkreis Eisenach	110135	18,62%	61,71%	5,68%	13,99%
Bezirk Gotha	380335	19,14%	61,38%	5,53%	13,95%
Thüringen	2605319	19,57%	61,33%	5,38%	13,73%
Neue Bundesländer**	14722190	19,60%	61,19%	5,39%	13,81%
Bezirk Zwickau	455975	17,16%	59,29%	6,21%	17,34%

Verteilung der Wohnbevölkerung am 31.12.1990 nach Altersgruppen* in den Vergleichsregionen



* Die hier vorgenommene Altersgliederung der Wohnbevölkerung zielt auf eine Erfassung der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter ab (15 bis unter 65 Jahre). Nach altem DDR-Recht konnten Frauen bereits mit 60 Jahren in Rente gehen, so daß die Altersgruppe der 60-64jährigen gesondert ausgewiesen wurde.

** ohne Berlin (Ost), da hierfür in den Zahlen des ZER keine Angaben enthalten sind.

Quelle: Rudolph 1992; eigene Berechnungen.

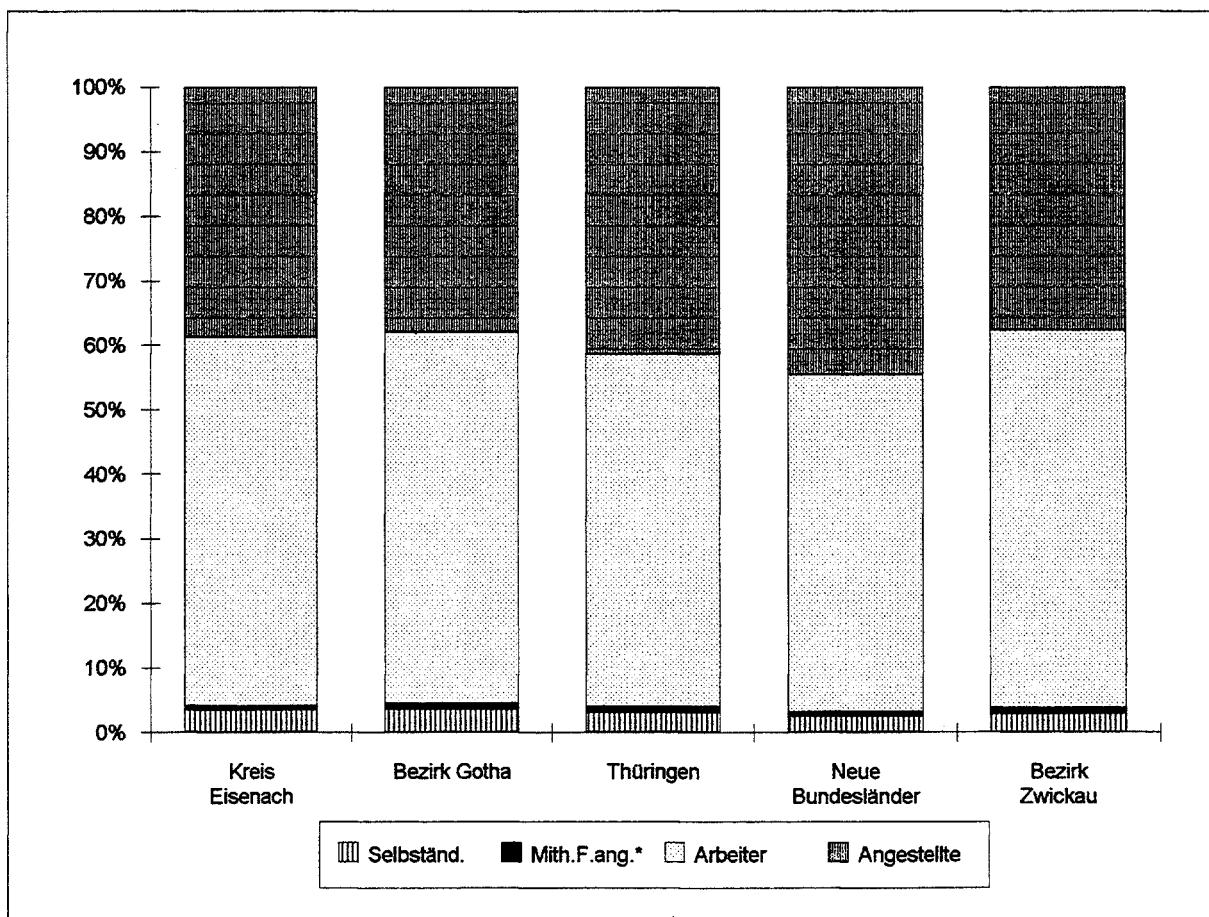
Übersicht 2: Erwerbstätige im November 1990 nach beruflicher Stellung in den Vergleichsregionen

Erwerbstätige im November 1990 nach beruflicher Stellung in den Vergleichsregionen

	insgesamt	Selbständ.	Mith.F.ang.*	Arbeiter	Angestellte
Kreis Eisenach	48288	1686	323	27548	18731
Bezirk Gotha	164269	5883	1615	94341	62430
Thüringen	1209080	37605	10553	660626	500296
Neue Bundesländer	7612855	193444	52768	3980132	3386511
Bezirk Zwickau	196605	5690	1939	115003	73973

Struktur der Erwerbstätigen nach beruflicher Stellung					
	insgesamt	Selbständ.	Mith.F.ang.*	Arbeiter	Angestellte
Kreis Eisenach	100,00%	3,49%	0,67%	57,05%	38,79%
Bezirk Gotha	100,00%	3,58%	0,98%	57,43%	38,00%
Thüringen	100,00%	3,11%	0,87%	54,64%	41,38%
Neue Bundesländer	100,00%	2,54%	0,69%	52,28%	44,48%
Bezirk Zwickau	100,00%	2,89%	0,99%	58,49%	37,63%

Struktur der Erwerbstätigen im November 1990 nach beruflicher Stellung in den Vergleichsregionen



* Mithelfende Familienangehörige

Quellen: Rudolph 1992, Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30. November 1990, eigene Berechnungen.

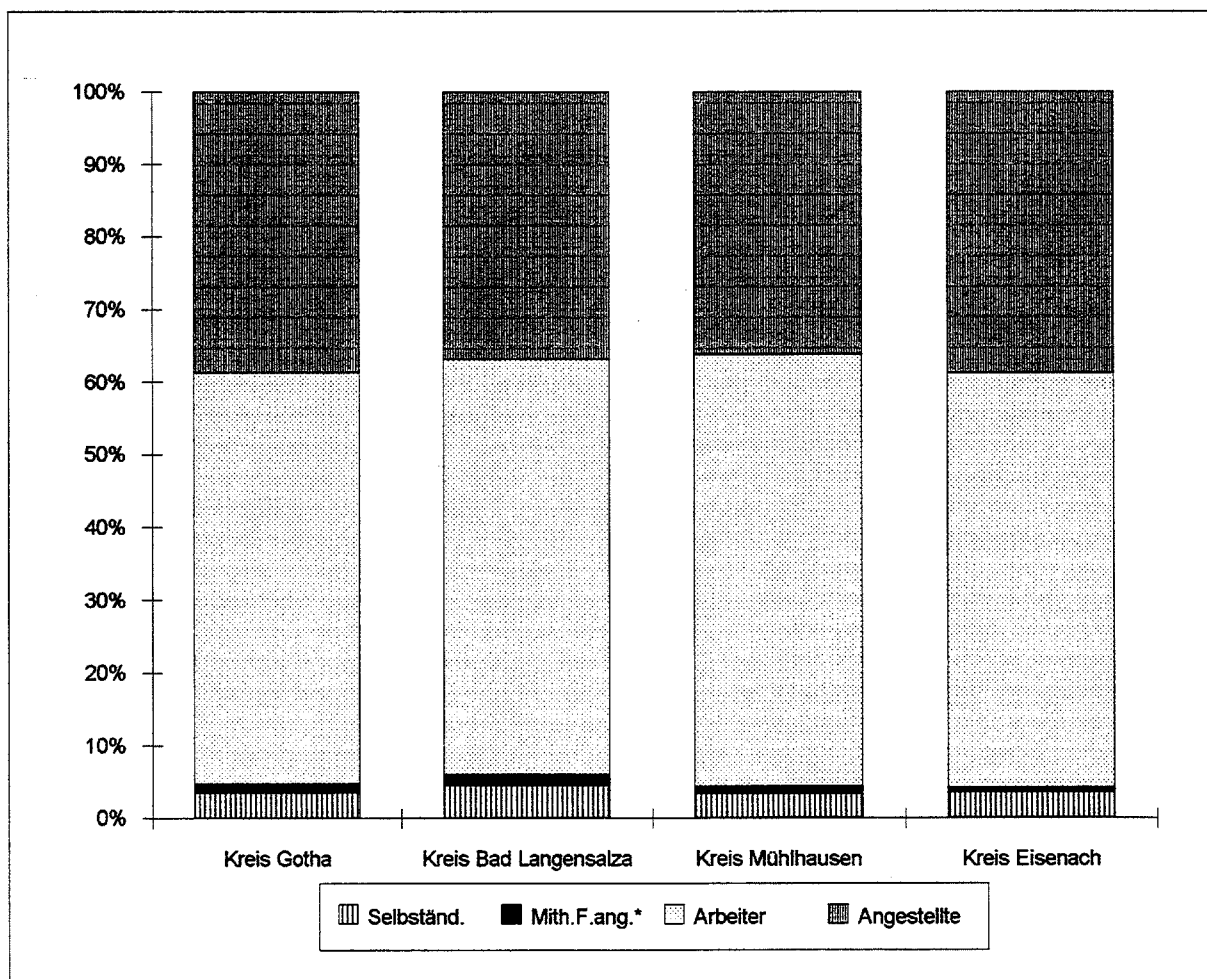
Übersicht 3: Erwerbstätige im November 1990 nach beruflicher Stellung in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha

Erwerbstätige im November 1990 nach beruflicher Stellung in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha

	insgesamt	Selbständ.	Mith.F.ang.*	Arbeiter	Angestellte
Kreis Gotha	60284	2149	668	34084	23383
Kreis Bad Langensalza	16131	730	237	9216	5948
Kreis Mühlhausen	39566	1318	387	23493	14368
Kreis Eisenach	48288	1686	323	27548	18731

Struktur der Erwerbstätigen nach beruflicher Stellung					
	insgesamt	Selbständ.	Mith.F.ang.*	Arbeiter	Angestellte
Kreis Gotha	100,00%	3,56%	1,11%	56,54%	38,79%
Kreis Bad Langensalza	100,00%	4,53%	1,47%	57,13%	36,87%
Kreis Mühlhausen	100,00%	3,33%	0,98%	59,38%	36,31%
Kreis Eisenach	100,00%	3,49%	0,67%	57,05%	38,79%

Struktur der Erwerbstätigen nach beruflicher Stellung in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha



* Mithelfende Familienangehörige

Quellen: Rudolph 1992, Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30. November 1990, eigene Berechnungen.

**Übersicht 4: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen*
und beruflicher Stellung in den Nebenstellen des
Arbeitsamtsbezirks Gotha im November 1990**

Kreis Eisenach					
	Insgesamt	Selbständ.	mith. F.ang.	Arbeiter**	Angestellte**
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	3147	40	10	2544	553
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	24919	355	55	17370	7139
Baugewerbe	2696	243	48	1988	417
Handel	3864	398	106	762	2598
Verkehr- u. Nachrichtenü.	3125	178	34	2361	552
Kreditinst./Versicherungsgew.	355	0	0	39	270
Dienstleistungen	2170	427	69	1190	484
Gebietskörpersch./Sozialvers.	7056	0	0	1074	5982
Insgesamt**	47332	1641	322	27328	17995
Kreis Gotha					
	Insgesamt	Selbständ.	mith. F.ang.	Arbeiter**	Angestellte**
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	4167	62	17	3292	796
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	24162	503	194	16575	6890
Baugewerbe	6015	317	110	4475	1113
Handel	6039	490	154	2040	3355
Verkehr- u. Nachrichtenü.	3886	159	38	3055	634
Kreditinst./Versicherungsgew.	508	50	0	0	426
Dienstleistungen	3120	565	152	1449	954
Gebietskörpersch./Sozialvers.	11030	0	0	2303	8727
Insgesamt**	58927	2146	665	33189	22895
Kreis Bad Langensalza					
	Insgesamt	Selbständ.	mith. F.ang.	Arbeiter**	Angestellte**
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	3661	23	15	3117	506
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	3636	155	70	2648	763
Baugewerbe	1672	115	40	1242	275
Handel	1867	193	52	913	709
Verkehr- u. Nachrichtenü.	476	48	11	359	58
Kreditinst./Versicherungsgew.	186	15	0	7	164
Dienstleistungen	710	181	49	171	309
Gebietskörpersch./Sozialvers.	3676	0	0	615	3061
Insgesamt**	15884	730	237	9072	5845
Kreis Mühlhausen					
	Insgesamt	Selbständ.	mith. F.ang.	Arbeiter**	Angestellte**
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	3870	35	15	3316	504
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	15898	282	98	11689	3829
Baugewerbe	3745	144	39	2939	623
Handel	3292	373	116	544	2259
Verkehr- u. Nachrichtenü.	1908	104	28	1476	300
Kreditinst./Versicherungsgew.	279	0	0	23	215
Dienstleistungen	1257	342	88	490	337
Gebietskörpersch./Sozialvers.	7349	0	0	1651	5698
Insgesamt**	37598	1280	384	22128	13765

* ohne die Bereiche Energie-/Wasservers./Bergbau und Organisationen ohne Erwerbszweck, die aus Datenschutzgründen nicht auf Kreisebene ausgewiesen wurden.

** einschließlich Auszubildende

Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): "Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30. November 1990", 27. März 1992,

noch Übersicht 4: Erwerbstätigen nach Wirtschaftsbereichen* und beruflicher Stellung in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha im November 1990

Anteile an allen Erwerbstätigen:

Kreis Eisenach					
	Insgesamt	Selbständ.	mith. F.ang.	Arbeiter**	Angestellte**
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	6,65%	0,08%	0,02%	5,37%	1,17%
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	52,65%	0,75%	0,12%	36,70%	15,08%
Baugewerbe	5,70%	0,51%	0,10%	4,20%	0,88%
Handel	8,16%	0,84%	0,22%	1,61%	5,49%
Verkehr- u. Nachrichtenü.	6,60%	0,38%	0,07%	4,99%	1,17%
Kreditinst./Versicherungsgew.	0,75%	0,00%	0,00%	0,08%	0,57%
Dienstleistungen	4,58%	0,90%	0,15%	2,51%	1,02%
Gebietskörpersch./Sozialvers.	14,91%	0,00%	0,00%	2,27%	12,64%
Insgesamt**	47332	3,47%	0,68%	57,74%	38,02%
Kreis Gotha					
	Insgesamt	Selbständ.	mith. F.ang.	Arbeiter**	Angestellte**
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	7,07%	0,11%	0,03%	5,59%	1,35%
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	41,00%	0,85%	0,33%	28,13%	11,69%
Baugewerbe	10,21%	0,54%	0,19%	7,59%	1,89%
Handel	10,25%	0,83%	0,26%	3,46%	5,69%
Verkehr- u. Nachrichtenü.	6,59%	0,27%	0,06%	5,18%	1,08%
Kreditinst./Versicherungsgew.	0,86%	0,08%	0,00%	0,00%	0,72%
Dienstleistungen	5,29%	0,96%	0,26%	2,46%	1,62%
Gebietskörpersch./Sozialvers.	18,72%	0,00%	0,00%	3,91%	14,81%
Insgesamt**	58927	3,64%	1,13%	56,32%	38,85%
Kreis Bad Langensalza					
	Insgesamt	Selbständ.	mith. F.ang.	Arbeiter**	Angestellte**
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	23,05%	0,14%	0,09%	19,62%	3,19%
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	22,89%	0,98%	0,44%	16,67%	4,80%
Baugewerbe	10,53%	0,72%	0,25%	7,82%	1,73%
Handel	11,75%	1,22%	0,33%	5,75%	4,46%
Verkehr- u. Nachrichtenü.	3,00%	0,30%	0,07%	2,26%	0,37%
Kreditinst./Versicherungsgew.	1,17%	0,09%	0,00%	0,04%	1,03%
Dienstleistungen	4,47%	1,14%	0,31%	1,08%	1,95%
Gebietskörpersch./Sozialvers.	23,14%	0,00%	0,00%	3,87%	19,27%
Insgesamt**	15884	4,60%	1,49%	57,11%	36,80%
Kreis Mühlhausen					
	Insgesamt	Selbständ.	mith. F.ang.	Arbeiter**	Angestellte**
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	10,29%	0,09%	0,04%	8,82%	1,34%
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	42,28%	0,75%	0,26%	31,09%	10,18%
Baugewerbe	9,96%	0,38%	0,10%	7,82%	1,66%
Handel	8,76%	0,99%	0,31%	1,45%	6,01%
Verkehr- u. Nachrichtenü.	5,07%	0,28%	0,07%	3,93%	0,80%
Kreditinst./Versicherungsgew.	0,74%	0,00%	0,00%	0,06%	0,57%
Dienstleistungen	3,34%	0,91%	0,23%	1,30%	0,90%
Gebietskörpersch./Sozialvers.	19,55%	0,00%	0,00%	4,39%	15,16%
Insgesamt**	37598	3,40%	1,02%	58,85%	36,61%

* ohne die Bereiche Energie-/Wasservers./Bergbau und Organisationen ohne Erwerbszweck, die aus Datenschutzgründen nicht auf Kreisebene ausgewiesen wurden.

** einschließlich Auszubildende

Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): "Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30. November 1990", 27. März 1992,

noch Übersicht 4: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen* und beruflicher Stellung im Arbeitsamtsbezirk Gotha insgesamt im November 1990

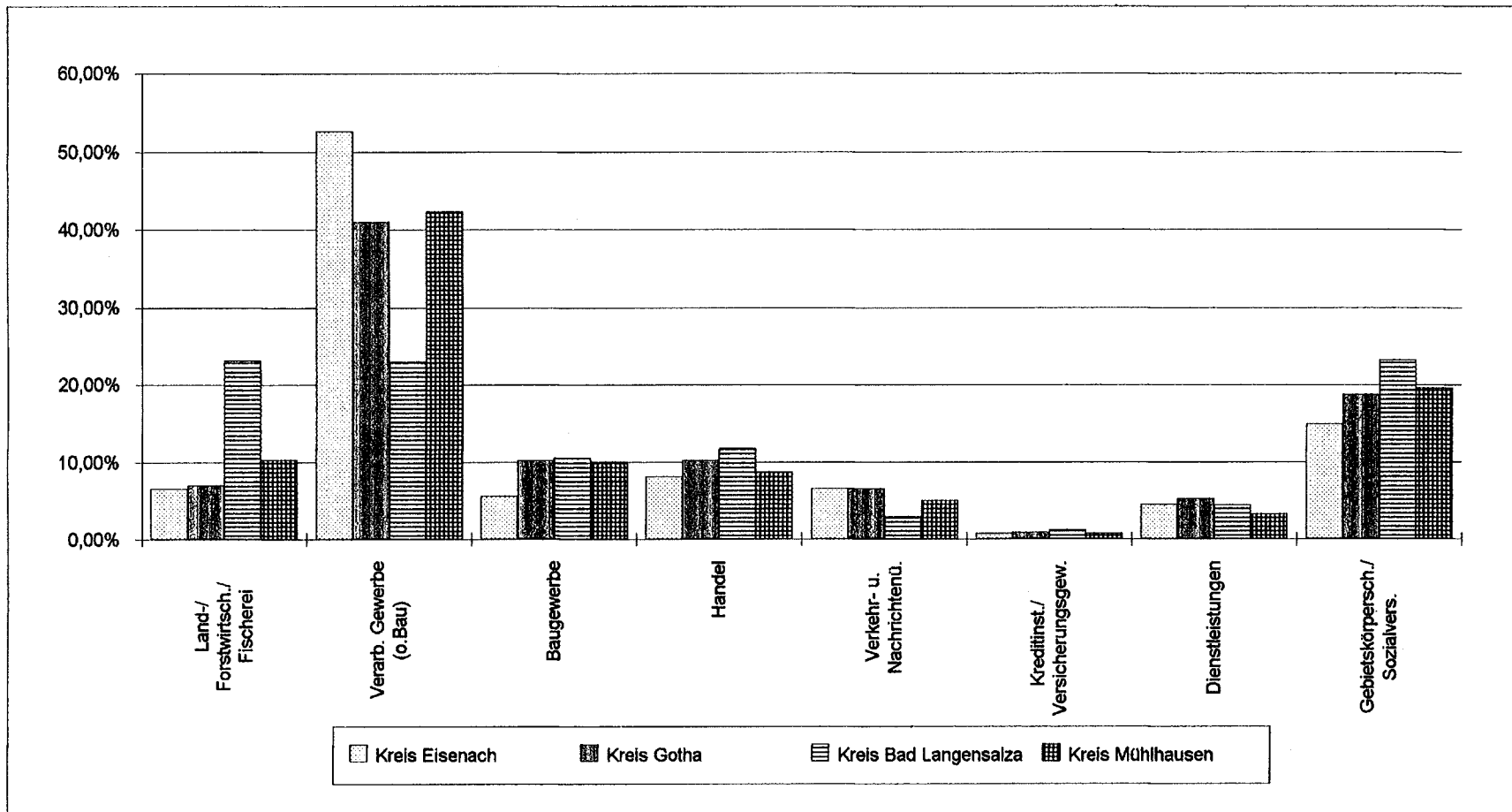
Arbeitsamtsbezirk Gotha					
	Insgesamt	Selbständ.	mith. F.ang.	Arbeiter**	Angestellte**
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	14845	160	57	12269	2359
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	68615	1295	417	48282	18621
Baugewerbe	14128	819	237	10644	2428
Handel	15062	1454	428	4259	8921
Verkehr- u. Nachrichtenü.	9395	489	111	7251	1544
Kreditinst./Versicherungsgew.	1328	65	0	69	1075
Dienstleistungen	7257	1515	358	3300	2084
Gebietskörpersch./Sozialvers.	29111	0	0	5643	23468
Insgesamt**	159741	5797	1608	91717	60500
Anteile an allen Erwerbstätigen					
	Insgesamt	Selbständ.	mith. F.ang.	Arbeiter**	Angestellte**
Land-/Forstwirtsch./Fischerei	9,29%	0,10%	0,04%	7,68%	1,48%
Verarb. Gewerbe (o.Bau)	42,95%	0,81%	0,26%	30,23%	11,66%
Baugewerbe	8,84%	0,51%	0,15%	6,66%	1,52%
Handel	9,43%	0,91%	0,27%	2,67%	5,58%
Verkehr- u. Nachrichtenü.	5,88%	0,31%	0,07%	4,54%	0,97%
Kreditinst./Versicherungsgew.	0,83%	0,04%	0,00%	0,04%	0,67%
Dienstleistungen	4,54%	0,95%	0,22%	2,07%	1,30%
Gebietskörpersch./Sozialvers.	18,22%	0,00%	0,00%	3,53%	14,69%
Insgesamt**	159741	3,63%	1,01%	57,42%	37,87%

* ohne die Bereiche Energie-/Wasservers./Bergbau und Organisationen ohne Erwerbszweck, die aus Datenschutzgründen nicht auf Kreisebene ausgewiesen wurden.

** einschließlich Auszubildende

Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): "Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30. November 1990", 27. März 1992,

noch Übersicht 4: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen* in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha im November 1990



* ohne die Bereiche Energie-/Wasservers./Bergbau und Organisationen ohne Erwerbszweck, die aus

Datenschutzgründen nicht auf Kreisebene ausgewiesen wurden.

Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): "Statistischer Bericht - Ergebnisse der Berufstätigenerhebung vom 30. November 1990", 27. März 1992; eigene Berechnungen.

Übersicht 5: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in den Vergleichsregionen jeweils zum Quartalsende März 1992 bis März 1994

	Mär 92	Jun 92	Sep 92	Dez 92	Mär 93	Jun 93	Sep 93	Dez 93	Mär 94
Bezirk Gotha	126792	127596	125829	123629	120829	121075	123261	124314	122444
Thüringen	936417	933519	917700	894597	877697	882896	893012	887321	862568
Neue Bundesländer	5838600	5794900	5704600	5600200	5464478	5472546	5518100	5494013	5405800
Bezirk Zwickau	147640	147158	145692	144777	141309	141443	142541	142876	138729
Veränderung gegenüber dem vorherigen Quartalsende									
	Mär 92	Jun 92	Sep 92	Dez 92	Mär 93	Jun 93	Sep 93	Dez 93	Mär 94
Bezirk Gotha	-	0,63%	-1,38%	-1,75%	-2,26%	0,20%	1,81%	0,85%	-1,50%
Thüringen	-	-0,31%	-1,69%	-2,52%	-1,89%	0,59%	1,15%	-0,64%	-2,79%
Neue Bundesländer	-	-	-	-1,83%	-2,42%	0,15%	0,83%	-0,44%	-1,61%
Bezirk Zwickau	-	-0,33%	-1,00%	-0,63%	-2,40%	0,09%	0,78%	0,24%	-2,90%

Quellen: Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht "Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer in Thüringen 31.3.1992 - 31.12.1993",

Oktober 1994; IAB-Werkstattberichte - Aktuelle Daten für die neuen Bundesländer; Arbeitsamt Zwickau: Statistische Materialien;

Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; eigene Berechnungen.

Übersicht 6: Erwerbstätige nach beruflicher Stellung in Thüringen 1989 bis 1993

	1989	1990	1991	1992	1993	1989-93*	in%
Arbeiter und Angestellte	1562547	1366557	1127785	926911	887578	-674969	-43,20%
Selbst./mith. Fam.ang.	32025	47155	65870	69210	77095	45070	140,73%
Beamte*				24718	33487	8769	26,19%
insgesamt:	1594572	1413712	1193655	1020839	998160	-596412	-59,75%

Struktur der Erwerbstätigen nach beruflicher Stellung

	1989	1990	1991	1992	1993
Arbeiter und Angestellte	97,99%	96,66%	94,48%	90,80%	88,92%
Selbst./mith. Fam.ang.	2,01%	3,34%	5,52%	6,78%	7,72%
Beamte*	-	-	-	2,42%	3,35%

* Beamte wurden bis 1991 unter Arbeitern und Angestellten nachgewiesen, die Berechnung der Veränderungsrate bezieht sich somit auf den Wert von 1992.

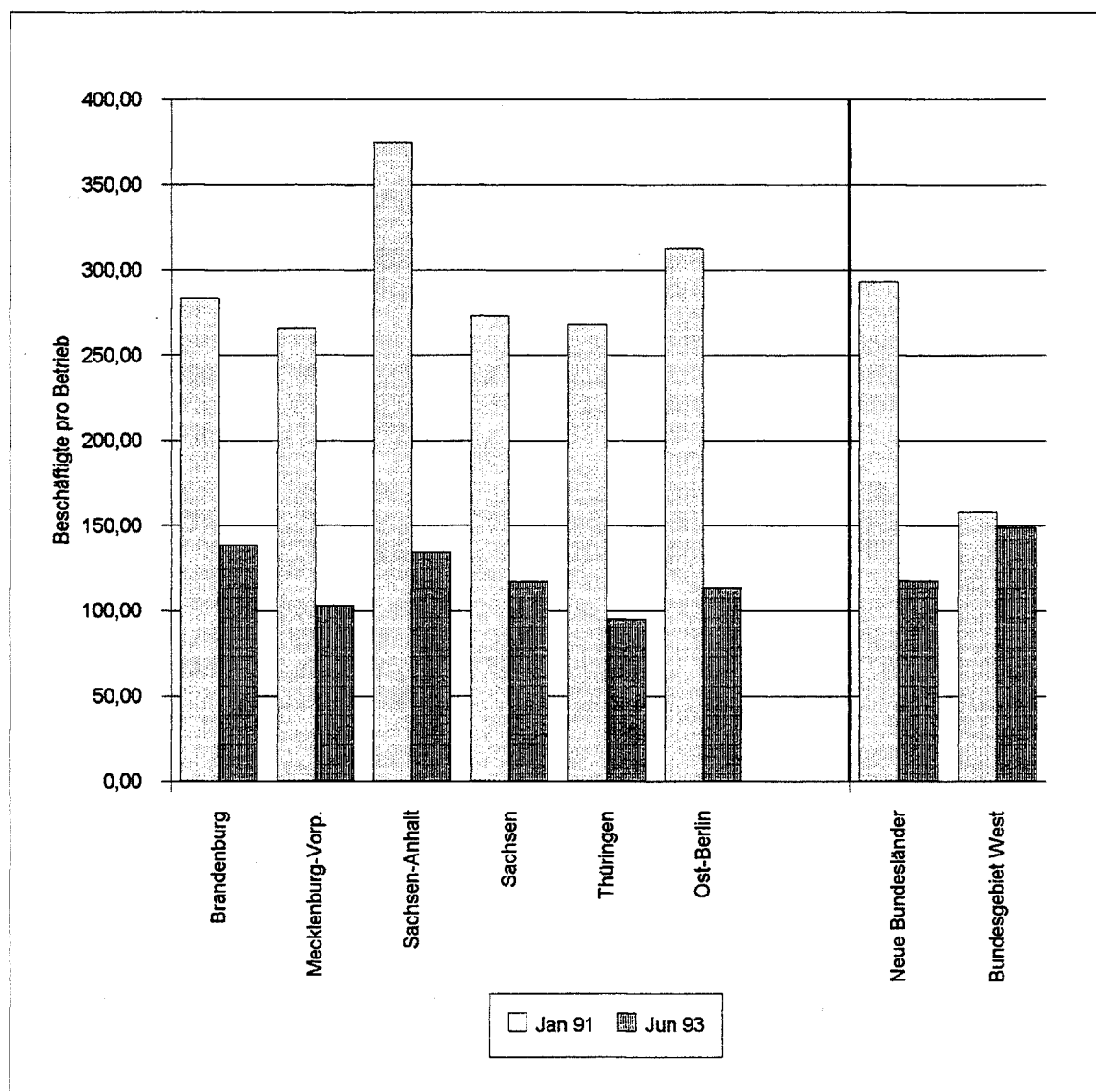
Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik (Hrsg.): Statistischer Bericht - Erwerbstätige in Thüringen 1989 - 1993

- vorläufige Jahresdurchschnittsberechnungen, 8.7.1994; eigene Berechnungen.

Übersicht 7: Betriebsgrößenentwicklung in den neuen Bundesländern und im Bundesgebiet West 1991 bis 1993

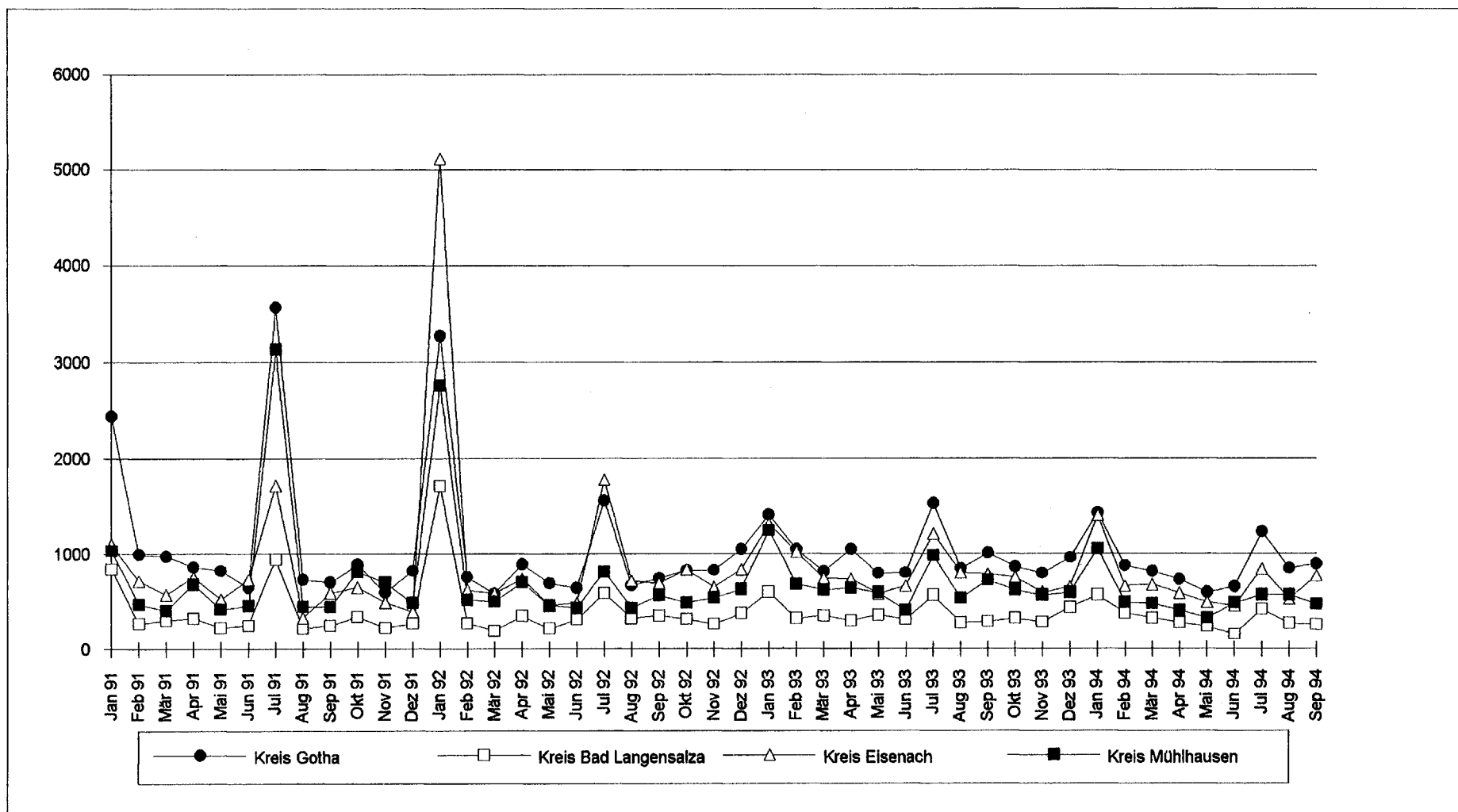
Land	Beschäftigte/Betrieb		Veränderung	
	Jan 91	Jun 93	absolut	in %
Brandenburg	283,60	138,57	-145,03	-51,14%
Mecklenburg-Vorp.	265,79	103,24	-162,55	-61,16%
Sachsen-Anhalt	374,63	134,26	-240,37	-64,16%
Sachsen	273,21	117,69	-155,52	-56,92%
Thüringen	267,84	95,33	-172,51	-64,41%
Ost-Berlin	312,82	113,57	-199,25	-63,69%
Neue Bundesländer	292,91	117,80	-175,11	-59,78%
Bundesgebiet West	157,95	148,93	-9,02	-5,71%

Beschäftigte pro Betrieb in den neuen Bundesländern und im Bundesgebiet West 1991 und 1993



Quelle: Berechnungen des WSI nach Angaben des Statistischen Bundesamtes, in:
Nolte/Sitte/Wagner 1994, eigene Berechnungen.

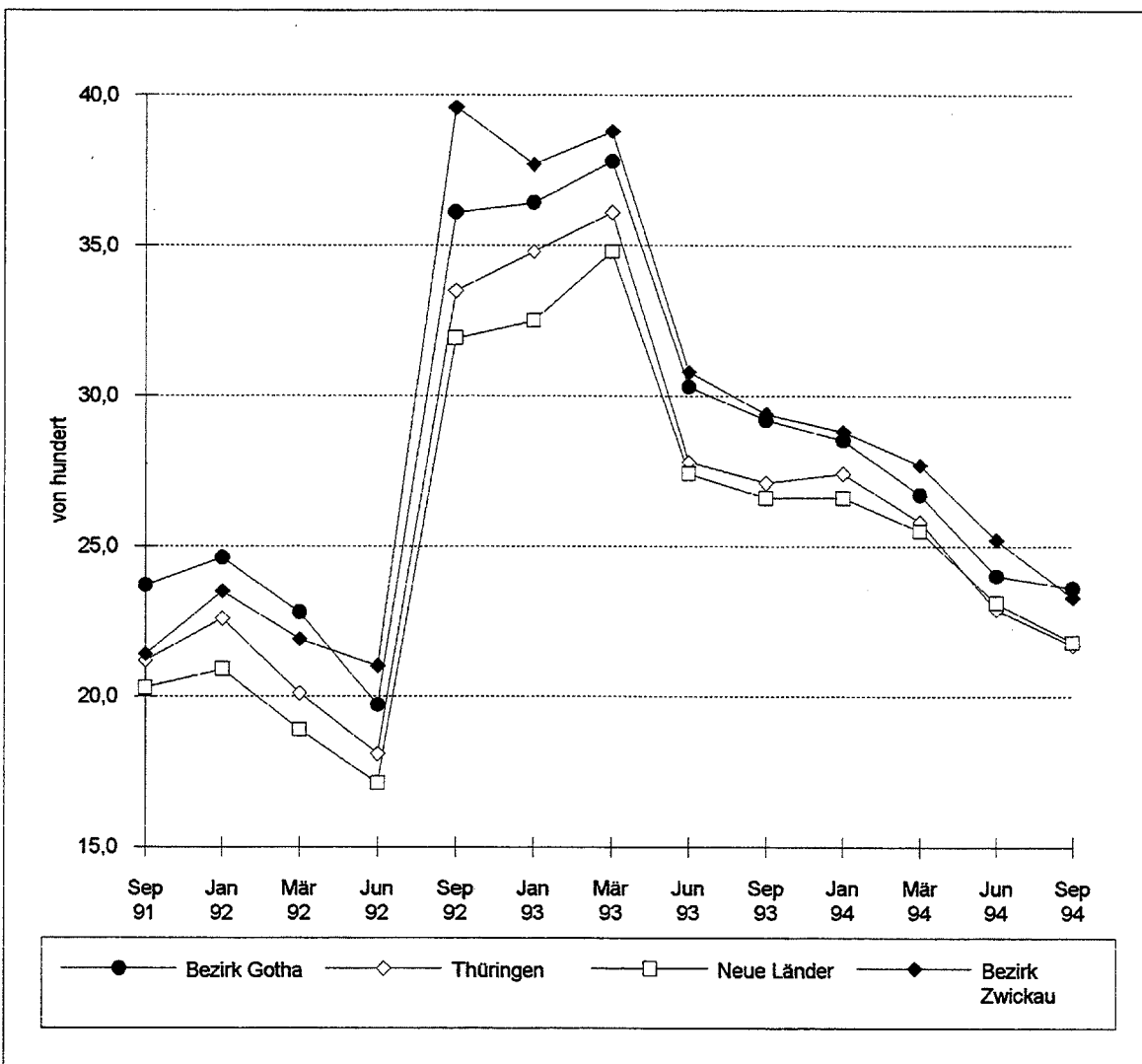
Übersicht 8: Zugänge an Arbeitslosen in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha Januar 1991 bis September 1994



Übersicht 9: Unterbeschäftigungsquoten in den Vergleichsregionen jeweils zum Quartalsende September 1991 bis September 1994

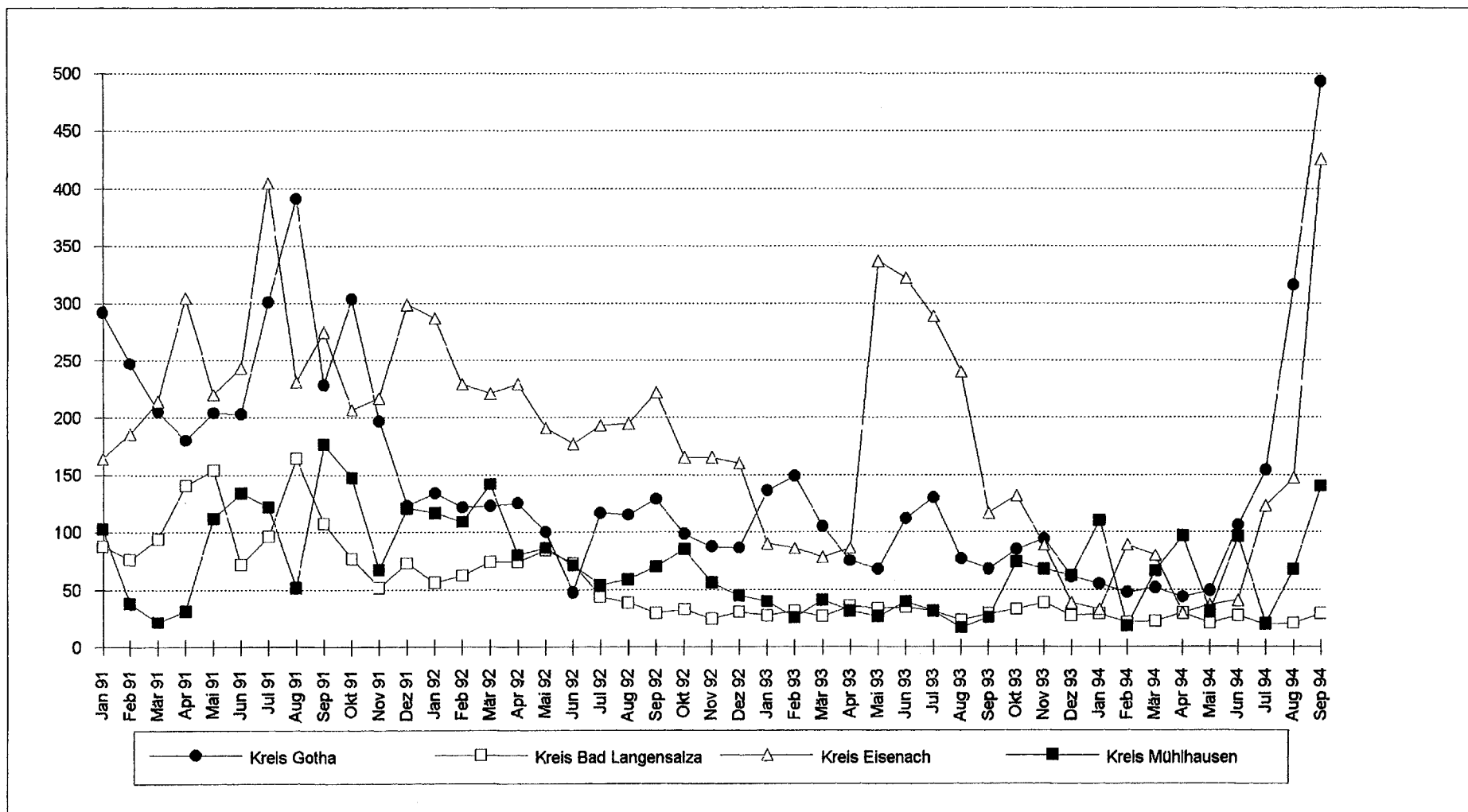
	Bezirk Gotha	Thüringen	Neue Länder	Bezirk Zwickau
Sep 91	23,7	21,2	20,3	21,4
Jan 92	24,6	22,6	20,9	23,5
Mär 92	22,8	20,1	18,9	21,9
Jun 92	19,7	18,1	17,1	21,0
Sep 92	36,1	33,5	31,9	39,6
Jan 93	36,4	34,8	32,5	37,7
Mär 93	37,8	36,1	34,8	38,8
Jun 93	30,3	27,8	27,4	30,8
Sep 93	29,2	27,1	26,6	29,4
Jan 94	28,5	27,4	26,6	28,8
Mär 94	26,7	25,8	25,5	27,7
Jun 94	24,0	22,9	23,1	25,2
Sep 94	23,6	21,7	21,8	23,3

Berechnung: Arbeitslose plus Vollzeitäquivalent Kurzarbeiter, bezogen auf die fortgeschriebene regionale Erwerbspersonenzahl, ab 9/92 berechnet sich die Unterbeschäftigungsquote aus der Summe Arbeitslose, Teilnehmer an Vollzeit-FuU-Maßnahmen, Vollzeitäquivalent der Kurzarbeiter und Frührentner (Summe Vog + Alueg), bezogen auf die fortgeschriebene regionale Erwerbspersonenzahl.



Quelle: IAB-Werkstattberichte - Aktuelle Daten.

Übersicht 10: Bestände an offenen Stellen in den Nebenstellen des Arbeitsamtsbezirks Gotha Januar 1991 bis September 1994



Quellen: Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte, Presseinformationen.

Übersicht 11: Arbeitsmarktdaten Arbeitsamtsbezirk Gotha September 1990 bis September 1994

	Arbeitslose				Offene Stellen		
	Quote*	Bestand	Zugänge	Abgänge	Bestand	Zugänge	Abgänge
Sep 90	6,1	12969	2748		286	567	
Okt 90	7,2	15302	3876	1543	281	759	764
Nov 90	7,7	16450	2726	1578	580	937	638
Dez 90	8,2	17557	2593	1486	504	801	877
Jan 91	9,5	20345	5407	2619	647	1244	1101
Feb 91	9,7	20707	2453	2091	547	1061	1161
Mär 91	9,5	20337	2266	2636	535	1172	1184
Apr 91	9,9	21067	2628	1898	658	1587	1464
Mai 91	9,7	20680	1987	2374	690	2216	2184
Jun 91	9,8	20871	2084	1893	652	1734	1772
Jul 91	12,8	27179	9360	3052	924	4955	4683
Aug 91	12,2	26100	1719	2798	838	3224	3310
Sep 91	11,8	25223	1985	2862	786	3198	3250
Okt 91	11,9	25454	2688	2457	735	2094	2145
Nov 91	11,6	24680	2007	2781	533	1494	1696
Dez 91	11,6	24808	1961	1833	616	1407	1324
Jan 92	20,2	35146	12865	2527	594	1846	1868
Feb 92	19,5	33998	2161	3309	522	1683	1755
Mär 92	18,4	32070	1864	3792	560	1732	1694
Apr 92	18,1	31589	2673	3154	508	2050	2102
Mai 92	17,4	30289	1823	3123	461	1884	1931
Jun 92	16,7	29137	1880	3032	369	1781	1462
Jul 92	17,9	31201	4734	2670	408	1397	1358
Aug 92	17,5	30437	2142	2906	408	1233	1233
Sep 92	17,0	29670	2344	3111	451	1415	1372
Okt 92	16,8	28909	2464	3225	381	1142	1212
Nov 92	16,8	28836	2270	2343	333	1061	1109
Dez 92	17,1	29405	2889	2320	322	1008	1019
Jan 93	18,8	32248	4582	1739	294	1098	1126
Feb 93	19,2	32896	3065	2417	293	972	973
Mär 93	18,8	32268	2526	3154	251	1031	1073
Apr 93	18,8	32323	2721	2666	229	1179	1201
Mai 93	18,6	31880	2326	2769	466	1341	1104
Jun 93	18,4	31643	2182	2419	509	1511	1468
Aug 93	19,2	32998	2450	2884	358	1605	1730
Sep 93	19,0	32663	2809	3144	240	1587	1705
Okt 93	18,9	32527	2554	2690	324	1360	1276
Nov 93	18,7	32056	2232	2703	290	1729	1763
Dez 93	19,0	32556	2640	2140	190	1504	1604
Jan 94	20,3	34938	4464	2082	227	1160	1123
Feb 94	20,4	34953	2412	2397	178	1618	1667
Mär 94	19,7	33291	2292	3954	221	2053	2010
Apr 94	18,9	31995	2004	3300	201	1865	1885
Mai 94	17,9	30189	1654	3460	139	1855	1917
Jun 94	16,8	28396	1748	3541	271	1948	1816
Jul 94	17,4	29367	3061	2090	318	1676	1629
Aug 94	17,6	29689	2215	1893	551	2058	1825
Sep 94	17,0	28721	2393	3361	1088	2757	2220

Für Juli 1993 liegt kein IABwerkstattbericht - Aktuelle Daten vor.

* Durch verschiedene Aktualisierungen der Berechnungsgrundlage erhöhte sich die Arbeitslosenquote in den neuen Bundesländern im Januar 1992 um 1,3%-Punkte, im März 1993 um 1,2%-Punkte und im Januar 1994 um 0,4%-Punkte. Die jeweils früheren Werte sind somit nur bedingt vergleichbar.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten; Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte, Presseinformationen.

noch Übersicht 11: Arbeitsmarktdaten Arbeitsamtsbezirk Gotha **September 1990 bis September 1994**

	Kurzarb.		Besch.	Vermittl.		FuU		Frührent.
	Bestand	Vollzeitä.	ABM**	(o. ABM)	in ABM**	Bestand	Vollzeit	Bestand
Sep 90	62375	30912	56	537	67	1627		
Okt 90	60896	24270	470	313	358	1792		
Nov 90	50686	25139	556	338	251	1879		
Dez 90	53285	28242	806	385	268	2615		
Jan 91	57259	32912	1259	358	594	3156		
Feb 91	59818	34346	1857	395	603	2997		
Mär 91	64040	38071	2356	441	595	4282		
Apr 91	51660	27402	3193	648	698	6779		12066
Mai 91	50142	22904	4205	728	1238	8406		12341
Jun 91	46976	27640	5070	578	1113	8003		12391
Jul 91	48270	28519	7746	806	3254	8200		13193
Aug 91	43901	27120	10375	587	2454	7224		13497
Sep 91	40299	25284	12027	671	2422	8773		13787
Okt 91	35777	23511	13399	579	1275	8955		14559
Nov 91	29049	16725	13405	812	789	9420		14789
Dez 91	28524	16262	13479	557	670	8657		15471
Jan 92	13560	8942	13665	875	674	9282		18736
Feb 92	13270	8071	12287	997	653	11053		18752
Mär 92	12300	6648	11604	1086	533	11107		18867
Apr 92	11562	5835	11310	1307	639	10765		18820
Mai 92	11018	5240	11489	1159	605	9446		18813
Jun 92	11101	5133	10968	1131	507	10388		18862
Jul 92	10530	4829	10344	690	607	10378	8642	19788
Aug 92	10553	4858	10107	667	442	10094		19990
Sep 92	9442	4104	10011	877	416	10332	9002	19929
Okt 92	8429	3462	9737	796	338	10775	9785	19935
Nov 92	8037	3490	9259	617	368	9757	8908	19919
Dez 92	8538	3549	8996	618	265	9001		19908
Jan 93	8308	3425	8163	629	462	7476	6812	21028
Feb 93	9702	3810	7614	618	254	7348	6639	21228
Mär 93	10063	3966	7209	807	170	8441	7550	21086
Apr 93	9704	3668	6463	1013	128	8361	7425	20767
Mai 93	8854	3263	5921	855	177	8335	7391	20448
Jun 93	9315	3269	5537	1206	200	7878	7077	20179
Aug 93	8395	2884	3385	908	702	6340	5725	19759
Sep 93	8259	2562	3285	845	764	6102	5462	19342
Okt 93	7693	2641	3344	754	450	5912	5309	19141
Nov 93	7126	2379	3998	597	983	5605	5102	18809
Dez 93	4481	1523	4582	598	886	5408	4906	18083
Jan 94	5793	1676	4235	756	300	5014	4596	17319
Feb 94	7286	2345	4606	799	584	4010	3609	16960
Mär 94	4566	1531	5487	997	962	4132	3732	16261
Apr 94	3964	1603	6044	1130	709	4261	3878	15781
Mai 94	3924	1537	6751	856	757	4782	4398	15491
Jun 94	3224	1175	7156	1298	668	4962	4517	15163
Jul 94	2579	979	7405	1007	451	4680	4316	14865
Aug 94	2449	941	7450	1189	567	4474	4128	14669
Sep 94	1802	682	7598	1069	1021	4990	4686	14283

Für Juli 1993 liegt kein IABwerkstattbericht - Aktuelle Daten vor.

** Seit September 1993 sind in der Zahl der ABM-Beschäftigten auch die Beschäftigten nach § 249 h AFG enthalten.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten;

Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte, Presseinformationen.

Übersicht 12: Arbeitsmarktdaten Neue Bundesländer insgesamt September 1990 bis September 1994

	Arbeitslose				Offene Stellen		
	Quote*	Bestand	Zugänge	Abgänge	Bestand	Zugänge	Abgänge
Sep 90	5,0	444856	107052	23482	24289	18628	14765
Okt 90	6,1	536800	121896	29952	24737	24170	23722
Nov 90	6,7	589178	93990	41612	23781	23329	24285
Dez 90	7,3	642182	95402	42398	22624	22158	23315
Jan 91	8,6	757162	174327	59347	22963	31469	31130
Feb 91	8,9	786992	92810	62980	20788	29565	31740
Mär 91	9,2	808349	91189	69832	20879	35553	35462
Apr 91	9,5	836940	109366	80775	22854	49375	47400
Mai 91	9,5	842285	78682	73337	25327	55257	52784
Jun 91	9,5	842504	81785	81566	31733	74051	67645
Jul 91	12,1	1068639	324855	98720	40253	113104	104584
Aug 91	12,1	1063237	86769	92171	43586	93112	89779
Sep 91	11,7	1028751	94495	128981	42958	92581	93212
Okt 91	11,9	1048527	129436	109660	41114	70577	72421
Nov 91	11,7	1030719	87868	105676	35850	59407	64671
Dez 91	11,8	1037709	91072	84082	35441	54021	54430
Jan 92	17,0	1343449	416738	110998	39754	71158	66845
Feb 92	16,4	1290375	90052	143126	34180	60666	66240
Mär 92	15,5	1220138	83966	154203	33281	68160	69062
Apr 92	15,2	1195962	114791	138967	31251	65009	67039
Mai 92	14,6	1149140	80441	127263	30245	57162	58168
Jun 92	14,2	1123202	91963	117901	31859	61519	59905
Jul 92	15,1	1188234	179300	114268	31223	63671	64307
Aug 92	14,8	1168732	89603	109105	31258	56572	56537
Sep 92	14,1	1110751	108690	166671	32276	65482	64464
Okt 92	15,1	1097452	117094	130393	31438	56820	57658
Nov 92	14,9	1086464	96849	107837	31728	51949	51659
Dez 92	15,1	1100749	104545	90260	32916	51863	50675
Jan 93	16,4	1194365	212441	118825	35536	75191	72571
Feb 93	16,2	1180680	103353	117038	32609	54617	57544
Mär 93	15,7	1140559	102847	142968	32220	58803	59192
Apr 93	15,4	1117883	113326	136002	31570	59329	59979
Mai 93	15,1	1096580	94406	115709	36017	57614	53167
Jun 93	15,1	1099696	106029	102913	77767	59783	58033
Aug 93	16,2	1174721	108325	100124	39731	64115	61298
Sep 93	15,9	1159171	112846	128396	37916	75764	77579
Okt 93	16,0	1165736	132531	125966	37468	71937	72379
Nov 93	15,8	1151615	111266	125387	41690	76846	72624
Dez 93	16,2	1175211	132009	108413	36292	70076	75474
Jan 94	17,8	1293423	225255	107043	34257	59937	61972
Feb 94	17,9	1300399	120880	113904	38473	60162	55946
Mär 94	17,7	1260384	107715	147730	43468	76011	71016
Apr 94	17,1	1216286	113356	157454	45724	77619	75363
Mai 94	16,3	1159537	91561	148310	49207	78435	74952
Jun 94	15,7	1116758	107179	149958	52093	83717	80831
Jul 94	16,0	1136126	148177	128809	55809	85239	81523
Aug 94	15,5	1105001	110956	142081	56282	74612	74139
Sep 94	14,6	1040868	118187	182320	62820	89201	82713

Für Juli 1993 liegt kein IABwerkstattbericht - Aktuelle Daten vor.

* Durch verschiedene Aktualisierungen der Berechnungsgrundlage erhöhte sich die Arbeitslosenquote in den neuen Bundesländern im Januar 1992 um 1,3%-Punkte, im März 1993 um 1,2%-Punkte und im Januar 1994 um 0,4%-Punkte. Die jeweils früheren Werte sind somit nur bedingt vergleichbar.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten;

noch Übersicht 12: Arbeitsmarktdaten Neue Bundesländer insgesamt September 1990 bis September 1994

	Kurzarb.		Besch.	Vermittl.		FuU		Frührent.
	Bestand	Vollzeitä.	ABM**	(o. ABM)	in ABM**	Bestand	Vollzeit	Bestand
Sep 90	1728749	752822	4268	9369	2610	30679		
Okt 90	1703782	755311	8417	12449	4888	48356		
Nov 90	1709899	794127	14545	11336	6575	71956		
Dez 90	1794032	866470	20316	9800	7735	89918		
Jan 91	1840639	956490	34409	11642	14229	113399		
Feb 91	1947059	1061469	46967	11962	14241	138231		
Mär 91	1989815	1104869	62549	13376	16500	167777		
Apr 91	2018907	1119330	84882	18760	24014	210388		499498
Mai 91	1968477	1102257	113599	17179	30240	238985		508365
Jun 91	1898937	1078336	148235	20740	40351	272392		510734
Jul 91	1610775	903369	209907	27748	68121	313178		544047
Aug 91	1448847	818907	261804	25979	56631	324073		566477
Sep 91	1333362	759322	313029	28174	58757	350536		573255
Okt 91	1199875	680583	348364	26005	40229	382914		622867
Nov 91	1103449	627619	371055	26034	32541	410440		640606
Dez 91	1034543	594357	389861	21889	26495	435207		657946
Jan 92	520591	298021	394083	29775	30831	437997		771645
Feb 92	518849	285098	399561	28541	29200	470925		779837
Mär 92	493940	263305	401471	32943	30361	496932		783935
Apr 92	466263	246657	404460	32490	28207	507347		780534
Mai 92	436533	230767	404853	29338	22962	510370		779856
Jun 92	417383	218923	401880	30893	22721	509308		780396
Jul 92	337758	173092	388692	32046	26710	503702	437212	833718
Aug 92	287150	147206	381429	28968	21590	493958		837463
Sep 92	251476	120897	374902	33719	25259	490644	439578	835396
Okt 92	240017	112604	369701	31544	21799	499196	451277	837317
Nov 92	236571	110555	363348	29657	16995	494613	449097	835990
Dez 92	233431	108803	354717	26016	19365	479618		834479
Jan 93	214487	99865	324958	29116	34172	419631	379776	892972
Feb 93	234934	108751	314544	28791	23620	419834	378437	896751
Mär 93	246006	114098	301902	35779	17925	431952	387319	889652
Apr 93	231164	104440	274282	43865	12092	432691	387029	877678
Mai 93	215064	96822	257923	34693	9609	427798	382312	866529
Jun 93	200601	88666	237399	36455	11388	410524	367450	856778
Aug 93	143299	62794	209696	29899	22756	343959	312169	840032
Sep 93	143383	62687	202848	34320	31733	324713	295158	826047
Okt 93	135124	59346	213778	30062	31287	311155	283924	814487
Nov 93	132316	58501	226320	26138	35075	301963	277235	806134
Dez 93	125449	54533	240774	21850	42106	295756	271457	777793
Jan 94	115900	49304	222905	24006	25386	279141	257573	747004
Feb 94	136041	57777	226583	25384	21034	256711	236465	730316
Mär 94	135828	59832	238175	35471	25164	249314	229775	700661
Apr 94	124937	55110	257204	35235	29332	246179	227749	669566
Mai 94	118130	53017	272943	33892	28660	251588	234171	656538
Jun 94	104565	45716	288781	36500	31957	251406	234396	643245
Jul 94	87145	38204	299895	37543	30479	233148	217217	630225
Aug 94	75303	33932	308565	35341	24074	233567	217940	622439
Sep 94	72602	34326	313351	37328	29369	255191	239406	606342

Für Juli 1993 liegt kein IABwerkstattbericht - Aktuelle Daten vor.

** Seit September 1993 sind in der Zahl der ABM-Beschäftigten auch die Beschäftigten nach § 249 h AFG enthalten.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten;

Übersicht 13: Arbeitsmarktdaten Thüringen September 1990 bis September 1994

	Arbeitslose		Zugänge	Abgänge	Offene Stellen		
	Quote*	Bestand			Bestand	Zugänge	Abgänge
Sep 90	5,3	77413	19187	2953	3115	3811	
Okt 90	6,3	91396	20333	6350	3071	4929	4973
Nov 90	6,8	99210	15571	7757	3781	4623	3913
Dez 90	7,3	106944	16721	8987	3755	4590	4616
Jan 91	8,7	127306	33190	12828	3908	6916	6763
Feb 91	9,0	131305	16881	12882	3667	6552	6793
Mär 91	9,1	132964	14363	12704	3603	6971	7035
Apr 91	9,3	136034	18658	15588	4163	10273	9713
Mai 91	9,3	135752	14118	14400	4525	11510	11148
Jun 91	9,4	136453	16270	15569	5898	13391	12018
Jul 91	12,0	174254	57161	19360	8354	25455	22899
Aug 91	11,7	171037	15741	18958	7335	16422	17441
Sep 91	11,3	164257	16591	23371	9023	20166	18488
Okt 91	11,5	167025	22620	19852	8139	14101	14985
Nov 91	11,2	162975	15925	26670	6981	11419	15259
Dez 91	11,4	165452	16976	14499	6903	10376	10454
Jan 92	18,0	225921	82632	22163	6339	13793	14357
Feb 92	17,3	216366	15776	25331	6156	11964	12147
Mär 92	16,1	202012	13726	28080	5999	14774	14934
Apr 92	15,7	196415	19550	25147	5626	13405	13778
Mai 92	14,8	185965	13577	24027	5147	12065	12544
Jun 92	14,4	141027	15598	20536	5370	11851	11628
Jul 92	15,6	195976	36357	21408	5081	12192	12481
Aug 92	15,5	194547	16576	17980	5240	10402	10243
Sep 92	14,7	183984	17793	28356	5064	12742	12918
Okt 92	15,2	180056	19540	23468	4678	9942	10328
Nov 92	15,0	176993	16604	19667	4594	8929	9013
Dez 92	15,4	181972	20539	15560	4638	7672	7628
Jan 93	16,9	200067	38373	20278	5183	11979	11434
Feb 93	16,8	198350	19575	21292	4689	9589	10083
Mär 93	16,1	190360	19006	26996	5721	12374	11342
Apr 93	15,6	185111	20217	25466	4910	11273	12084
Mai 93	15,5	183158	17045	18998	5251	10108	9767
Jun 93	15,4	182441	17807	18414	5403	10724	10572
Aug 93	16,8	199142	20895	18199	5721	12076	11926
Sep 93	16,5	195660	19471	22953	4843	13511	14389
Okt 93	16,6	196990	23168	21838	4644	11934	12133
Nov 93	16,5	195062	18718	20646	4263	12265	12646
Dez 93	17,1	202779	24872	17155	3642	10397	11018
Jan 94	18,9	223209	38990	18560	3843	10594	10393
Feb 94	18,9	223359	20068	19918	5578	12446	10711
Mär 94	18,3	211707	18732	30384	6253	17450	16775
Apr 94	17,3	199815	17750	29642	5488	15470	16235
Mai 94	16,4	189971	13563	23407	5356	14405	14537
Jun 94	15,5	179042	15405	26334	5842	15210	14724
Jul 94	15,9	184121	25362	20283	5766	14032	14108
Aug 94	15,9	183268	18248	19101	6465	14086	13387
Sep 94	15,1	174735	18260	27153	8221	16725	14969

Für Juli 1993 liegt kein IABwerkstattbericht - Aktuelle Daten vor.

* Durch verschiedene Aktualisierungen der Berechnungsgrundlage erhöhte sich die Arbeitslosenquote in den neuen Bundesländern im Januar 1992 um 1,3%-Punkte, im März 1993 um 1,2%-Punkte und im Januar 1994 um 0,4%-Punkte. Die jeweils früheren Werte sind somit nur bedingt vergleichbar.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten;

noch Übersicht 13: Arbeitsmarktdaten Thüringen September 1990 bis September 1994

	Kurzarb.		Besch.	Vermittl.		FuU		Frührent.
	Bestand	Vollzeitä.	ABM**	(o. ABM)	in ABM**	Bestand	Vollzeit	Bestand
Sep 90	320664	134061	1170	2419	651	6293		
Okt 90	304678	125771	2478	2790	1201	10097		
Nov 90	308644	137056	3614	1915	1331	14228		
Dez 90	316079	145039	4328	1858	1334	18065		
Jan 91	337224	164932	7479	2567	3190	23518		
Feb 91	360289	190698	10241	2666	3317	27208		
Mär 91	368597	203286	12832	3241	2938	32333		
Apr 91	364431	197029	17025	4534	4264	41087		84409
Mai 91	354958	190990	21866	4389	5850	47580		85831
Jun 91	350689	194430	26895	4264	6906	52306		86282
Jul 91	304347	170237	38764	5806	14553	60700		91753
Aug 91	273958	156693	47760	4965	10928	57586		95320
Sep 91	249097	149228	56436	6348	10902	61843		96061
Okt 91	215729	130468	63778	5680	7515	67531		103182
Nov 91	197945	116701	66843	5910	5556	72478		106112
Dez 91	190096	111588	70252	4839	4200	75514		109403
Jan 92	96470	54609	68821	7456	5208	73792		128255
Feb 92	94170	51079	68207	6840	4180	81311		130283
Mär 92	90913	48358	66598	8519	4904	92302		130856
Apr 92	92840	50677	67410	7412	5311	93448		130227
Mai 92	82506	44194	69367	6593	4678	89094		130048
Jun 92	85844	43988	66836	6256	3889	96134		130164
Jul 92	66202	34188	64275	6322	5029	92535	77739	138740
Aug 92	56574	28449	63446	5880	3365	89581		139370
Sep 92	47962	22641	63162	7132	4256	88145	77349	139080
Okt 92	46940	22088	62182	5905	3303	88579	79032	139520
Nov 92	46023	21835	60022	5683	2560	88099	78764	139101
Dez 92	45849	21943	56418	4473	1908	83627		138919
Jan 93	46310	22210	48207	5942	4126	73843	66555	147356
Feb 93	47646	21774	45141	6160	2701	74130	66476	144953
Mär 93	51975	23332	42607	7767	2227	78149	69417	143670
Apr 93	48539	21852	39948	8195	2946	78793	69535	141417
Mai 93	42262	19352	37501	6547	1647	77157	67998	139499
Jun 93	40884	17768	34651	7233	1688	73431	65196	137857
Aug 93	33067	13852	25686	6373	3936	59694	54465	135092
Sep 93	34254	13688	25428	7074	5298	56164	51411	132490
Okt 93	30542	13081	26128	6442	4090	53204	49179	130655
Nov 93	29621	12725	28671	5753	5315	51166	47639	128895
Dez 93	25420	10920	30920	4527	5005	49255	45714	124486
Jan 94	25349	10974	28081	5821	3090	46494	43340	119597
Feb 94	29491	11608	29313	6107	2886	41349	38371	116862
Mär 94	26934	11533	32280	9222	6107	41281	38279	112560
Apr 94	23574	10325	38859	8098	6769	41497	38506	107808
Mai 94	24242	10676	42550	7544	5150	43394	40606	105602
Jun 94	19761	8264	46516	8014	5526	44812	41982	103507
Jul 94	15842	5950	47980	7826	3977	40948	38434	101425
Aug 94	14734	6039	48455	7776	3797	37852	35429	100205
Sep 94	13729	5578	49437	8305	4587	38867	36336	97586

Für Juli 1993 liegt kein IABwerkstattbericht - Aktuelle Daten vor.

** Seit September 1993 sind in der Zahl der ABM-Beschäftigten auch die Beschäftigten nach § 249 h AFG enthalten.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten;

Übersicht 14: Arbeitsmarktdaten Arbeitsamtsbezirk Zwickau September 1990 bis September 1994

	Arbeitslose				Offene Stellen		
	Quote*	Bestand	Zugänge	Abgänge	Bestand	Zugänge	Abgänge
Sep 90	5,6	13515	2970		688	757	
Okt 90	6,2	14888	2717	1344	496	526	718
Nov 90	6,8	16474	2501	915	446	605	655
Dez 90	7,3	17669	2613	1418	495	570	521
Jan 91	8,8	21119	5435	1985	678	1050	867
Feb 91	9,0	21764	2584	1939	529	742	891
Mär 91	9,2	22261	2288	1791	586	939	882
Apr 91	9,4	22720	2984	2525	609	1213	1190
Mai 91	9,6	23076	2285	1929	688	1655	1576
Jun 91	9,5	22936	2021	2161	750	1805	1743
Jul 91	12,2	29324	8288	1900	929	3286	3107
Aug 91	11,9	28750	2268	2842	1141	2488	2276
Sep 91	11,8	28502	2493	2741	775	2254	2620
Okt 91	12,4	29727	4281	3056	682	2213	2306
Nov 91	12,2	29289	2632	3070	851	2587	2418
Dez 91	12,2	29341	2142	2090	1230	1964	1585
Jan 92	19,0	39312	13060	3089	1511	2998	2717
Feb 92	18,0	37210	3053	5155	840	1852	2523
Mär 92	17,1	35339	2410	4281	632	1829	2037
Apr 92	17,1	35442	3575	3472	518	2109	2223
Mai 92	16,6	34300	2461	3603	563	2003	1958
Jun 92	16,5	34232	2850	2918	907	2116	1772
Jul 92	18,3	37853	6946	3325	956	2292	2243
Aug 92	17,7	36586	2368	3635	849	1768	1875
Sep 92	16,8	34745	3347	5188	1302	2815	2362
Okt 92	16,5	33082	2718	4381	1667	2391	2026
Nov 92	15,7	31635	2532	3979	1282	1980	2365
Dez 92	15,4	30892	3080	3823	1522	2242	2002
Jan 93	16,4	32990	6088	3990	1348	1763	1937
Feb 93	16,3	32778	3250	3462	1224	1473	1597
Mär 93	15,9	32023	3228	3983	1261	2072	2035
Apr 93	15,6	31291	3552	4284	1107	2292	2446
Mai 93	15,4	31026	3106	3371	1672	2073	1508
Jun 93	15,6	31393	2014	2820	1961	2303	2014
Aug 93	17,1	34451	3236	2518	1761	2149	1288
Sep 93	17,0	34143	3571	3879	1284	3105	3582
Okt 93	17,2	34619	4166	3690	1693	2933	2524
Nov 93	16,8	33744	2962	3837	1750	2755	2698
Dez 93	16,8	33786	3429	3387	1683	2301	2368
Jan 94	18,6	37332	7387	3841	1747	2162	2098
Feb 94	18,7	37639	3824	3517	1435	1903	2215
Mär 94	19,2	36801	3441	4279	2223	3369	2581
Apr 94	18,6	35577	3693	4917	1770	2541	2994
Mai 94	17,9	34332	2828	4073	1616	2334	2488
Jun 94	17,7	33813	3267	3786	1504	2233	2345
Jul 94	17,9	34258	4171	3726	1543	2172	2133
Aug 94	17,3	33043	3151	4366	2056	2609	2096
Sep 94	16,0	30658	3842	6227	2259	3329	3126

Für Juli 1993 liegt kein IABwerkstattbericht - Aktuelle Daten vor.

* Durch verschiedene Aktualisierungen der Berechnungsgrundlage erhöhte sich die Arbeitslosenquote in den neuen Bundesländern im Januar 1992 um 1,3%-Punkte, im März 1993 um 1,2%-Punkte und im Januar 1994 um 0,4%-Punkte. Die jeweils früheren Werte sind somit nur bedingt vergleichbar.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten;

noch Übersicht 14: Arbeitsmarktdaten Arbeitsamtsbezirk Zwickau September 1990 bis September 1994

	Kurzarb.		Besch.	Vermittl.		FuU		Frührent.
	Bestand	Vollzeitä.	ABM**	(o. ABM)	in ABM**	Bestand	Vollzeit	Bestand
Sep 90	44869	18417	46	440	46	419		
Okt 90	36451	14911	133	578	89	706		
Nov 90	37615	16407	292	475	171	1141		
Dez 90	42420	20800	412	415	98	1498		
Jan 91	32895	19319	600	543	221	1998		
Feb 91	44160	26759	765	495	203	2752		
Mär 91	46637	27450	978	548	208	3564		
Apr 91	85401	51378	1423	611	437	4596		15263
Mai 91	74656	46007	2189	620	775	5375		15560
Jun 91	66443	40741	3246	583	1036	6218		15606
Jul 91	55445	32935	4200	913	2003	6950		16389
Aug 91	40819	25066	6073	1002	1066	8441		16904
Sep 91	37591	24201	6564	1120	1131	9594		17078
Okt 91	30724	18957	7466	1266	881	10540		18896
Nov 91	25284	14571	7632	1409	930	11762		19333
Dez 91	24181	14541	8434	996	452	12519		19764
Jan 92	15538	10374	8886	1797	674	13228		23442
Feb 92	15332	9214	8375	1350	482	13552		23535
Mär 92	16499	9444	8108	1296	443	14344		23592
Apr 92	17686	9943	7707	1360	517	14608		23507
Mai 92	17328	9547	7395	1156	669	15509		23436
Jun 92	16507	9240	7359	1107	521	16613		23422
Jul 92	13650	7505	6027	1156	766	17177	15428	24745
Aug 92	12426	7373	5863	964	572	17807		24915
Sep 92	9581	4619	6146	1135	1099	17762	16590	24892
Okt 92	8865	4461	6397	1212	899	17155	16134	24940
Nov 92	8794	4404	6533	905	806	17020	15997	24895
Dez 92	9122	4772	7058	661	982	17142		24865
Jan 93	8810	4636	6866	858	731	15428	14346	26206
Feb 93	11858	4813	6869	747	521	14969	13942	26213
Mär 93	12690	5091	7070	1031	558	15834	14832	26050
Apr 93	13204	5238	6960	1275	802	15947	14890	25658
Mai 93	11569	5061	6620	908	225	16222	15065	25290
Jun 93	12039	5121	6384	1377	200	15876	14709	24980
Aug 93	6020	2791	5301	920	187	13676	12827	24435
Sep 93	6064	2951	5088	1355	1690	12493	11672	23936
Okt 93	5439	2320	5132	981	1132	11604	10812	23512
Nov 93	6446	2865	5986	934	1201	11028	10242	23236
Dez 93	5189	2323	6097	999	1112	11316	10533	22480
Jan 94	4278	1795	5664	1085	656	11136	10392	21564
Feb 94	6544	2644	5998	1186	528	10506	9803	21145
Mär 94	3773	2055	6550	1398	890	9987	9381	20199
Apr 94	2986	1013	6810	1100	1079	9703	9176	19475
Mai 94	2094	715	7453	985	1126	9895	9377	19072
Jun 94	1891	680	7897	1031	626	9519	8997	18688
Jul 94	1290	482	7985	994	506	8775	8263	18223
Aug 94	1358	571	8381	1017	401	8714	8204	17867
Sep 94	1262	524	8829	1087	1367	9522	8988	17471

Für Juli 1993 liegt kein IABwerkstattbericht - Aktuelle Daten vor.

** Seit September 1993 sind in der Zahl der ABM-Beschäftigten auch die Beschäftigten nach § 249 h AFG enthalten.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten;

**Übersicht 15: Arbeitslosigkeit - Quote, Bestand, Zugänge und Abgänge
im Arbeitsamtsbezirk Gotha gesamt und in den Nebenstellen
Januar 1991 bis September 1994**

	Arbeitslosenquote*					Bestand Arbeitslose				
	Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise				Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise			
		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.
Jan 91	9,5	10,0	11,8	8,5	9,2	20345	7802	2616	5358	4569
Feb 91	9,7	9,8	11,5	9,0	9,7	20707	7656	2552	5690	4809
Mär 91	9,5	9,7	12,1	9,1	8,8	20337	7544	2671	5762	4360
Apr 91	9,9	9,8	12,4	9,4	9,5	21067	7660	2743	5931	4733
Mai 91	9,7	9,9	12,0	9,0	9,3	20680	7692	2668	5681	4639
Jun 91	9,8	9,8	11,9	9,2	9,5	20871	7650	2646	5833	4742
Jul 91	12,8	13,0	13,8	10,5	14,7	27179	10182	3057	6610	7350
Aug 91	12,2	12,6	12,8	9,7	14,7	26100	9800	2838	6135	7327
Sep 91	11,8	12,0	11,9	10,0	13,8	25223	9390	2646	6293	6894
Okt 91	11,9	12,5	11,9	9,8	13,7	25454	9786	2632	6202	6834
Nov 91	11,6	12,2	11,5	9,4	13,5	24680	9493	2559	5922	6706
Dez 91	11,6	12,0	11,8	9,6	13,5	24808	9403	2623	6037	6745
Jan 92	20,2	18,6	22,6	20,0	21,7	35146	11817	3909	10267	9153
Feb 92	19,5	18,0	21,9	19,5	20,7	33998	11438	3784	10049	8727
Mär 92	18,4	17,5	20,1	18,2	19,2	32070	11129	3487	9369	8085
Apr 92	18,1	16,6	19,3	18,9	19,0	31589	10541	3333	9696	8019
Mai 92	17,4	16,0	18,7	17,3	18,9	30289	10182	3238	8881	7988
Jun 92	16,7	15,1	18,4	16,8	18,3	29137	9615	3184	8620	7718
Jul 92	17,9	15,9	20,8	19,0	18,5	31201	10063	3600	9748	7790
Aug 92	17,5	15,7	20,0	18,4	17,9	30437	9959	3470	9454	7554
Sep 92	17,0	15,1	19,3	17,6	18,1	29670	9605	3345	9069	7651
Okt 92	16,8	15,3	19,3	16,4	17,7	28909	9684	3349	8428	7448
Nov 92	16,8	15,4	18,8	16,1	17,9	28836	9746	3252	8286	7552
Dez 92	17,1	15,7	19,3	16,5	18,0	29405	9993	3341	8469	7602
Jan 93	18,8	17,5	19,4	18,0	21,4	32248	10989	3746	9127	8386
Feb 93	19,2	17,7	19,6	19,0	21,6	32896	11040	3772	9638	8446
Mär 93	18,8	17,5	19,5	18,7	20,7	32268	10905	3754	9496	8113
Apr 93	18,8	17,8	19,9	18,7	20,7	32323	11122	3668	9483	8050
Mai 93	18,6	18,0	18,9	18,0	19,9	31880	11245	3649	9165	7791
Jun 93	18,4	17,9	18,2	18,0	19,9	31643	11188	3515	9159	7781
Jul 93	19,5	18,6	19,7	18,9	21,6	33432	11583	3792	9617	8440
Aug 93	19,2	18,3	19,4	18,8	21,2	32998	11430	3747	9545	8276
Sep 93	19,0	18,2	18,8	18,2	21,5	32663	11385	3628	9232	8418
Okt 93	18,9	18,0	18,8	18,2	21,5	32527	11251	3628	9260	8388
Nov 93	18,7	17,5	18,3	18,1	21,5	32056	10918	3530	9193	8415
Dez 93	19,0	17,7	18,6	18,4	21,9	32556	11086	3580	9331	8559
Jan 94	20,3	19,2	19,6	19,6	23,2	34938	12009	3778	10074	9077
Feb 94	20,4	19,3	19,7	19,9	23,0	34953	12042	3802	10105	9004
Mär 94	19,7	18,3	19,8	19,3	22,4	33291	11238	3834	9594	8625
Apr 94	18,9	18,0	19,1	18,2	21,3	31995	11043	3702	9045	8205
Mai 94	17,9	17,2	17,7	17,3	19,8	30189	10575	3423	8590	7601
Jun 94	16,8	16,0	16,5	16,5	18,8	28396	9812	3190	8164	7230
Jul 94	17,4	17,0	16,6	17,1	18,7	29367	10470	3206	8482	7209
Aug 94	17,6	17,3	15,9	17,4	19,0	29689	10659	3078	8643	7309
Sep 94	17,0	16,7	14,3	16,9	18,9	28721	10291	2773	8372	7285

* Durch verschiedene Aktualisierungen der Berechnungsgrundlage erhöhte sich die Arbeitslosenquote in den neuen Bundesländern im Januar 1992 um 1,3%-Punkte, im März 1993 um 1,2%-Punkte und im Januar 1994 um 0,4%-Punkte. Die jeweils früheren Werte sind somit nur bedingt vergleichbar.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABwerkstattberichte - Aktuelle Daten; Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte, Presseinformationen; eigene Berechnungen.

**noch Übersicht 15: Arbeitslosigkeit - Quote, Bestand, Zugänge und Abgänge
im Arbeitsamtsbezirk Gotha gesamt und in den Nebenstellen
Januar 1991 bis September 1994**

	Zugänge in Arbeitslosigkeit					Abgänge aus Arbeitslosigkeit**				
	Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise				Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise			
		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.
Jan 91	5407	2434	839	1101	1033	2619				
Feb 91	2453	992	271	715	475	2091	1138	335	383	235
Mär 91	2266	976	307	575	408	2636	1088	188	503	857
Apr 91	2628	863	329	753	683	1898	747	257	584	310
Mai 91	1987	818	224	524	421	2374	786	299	774	515
Jun 91	2084	646	253	726	459	1893	688	275	574	356
Jul 91	9360	3566	945	1721	3128	3052	1034	534	944	520
Aug 91	1719	725	217	331	446	2798	1107	436	806	469
Sep 91	1985	696	254	591	444	2862	1106	446	433	877
Okt 91	2688	887	344	647	810	2457	491	358	738	870
Nov 91	2007	593	224	492	698	2781	886	297	772	826
Dez 91	1961	820	269	390	482	1833	910	205	275	443
Jan 92	12865	3270	1718	5119	2758	2527	856	432	889	350
Feb 92	2161	749	273	619	520	3309	1128	398	837	946
Mär 92	1864	581	197	584	502	3792	890	494	1264	1144
Apr 92	2673	888	348	737	700	3154	1476	502	410	766
Mai 92	1823	685	215	462	461	3123	1044	310	1277	492
Jun 92	1880	637	315	491	437	3032	1204	369	752	707
Jul 92	4734	1561	583	1780	810	2670	1113	167	652	738
Aug 92	2142	666	327	714	435	2906	770	457	1008	671
Sep 92	2344	740	355	684	565	3111	1094	480	1069	468
Okt 92	2464	824	316	833	491	3225	745	312	1474	694
Nov 92	2270	824	262	649	535	2343	762	359	791	431
Dez 92	2889	1052	375	834	628	2320	805	286	651	578
Jan 93	4582	1415	600	1317	1250	1739	419	195	659	466
Feb 93	3065	1043	322	1021	679	2417	992	296	510	619
Mär 93	2526	816	354	739	617	3154	951	372	881	950
Apr 93	2721	1045	301	737	638	2666	828	387	750	701
Mai 93	2326	796	358	582	590	2769	673	377	900	849
Jun 93	2182	799	315	659	409	2419	856	449	665	419
Jul 93	4299	1538	566	1216	979	2510	1143	289	758	320
Aug 93	2450	841	280	797	532	2884	994	325	869	696
Sep 93	2809	1007	293	790	719	3144	1052	412	1103	577
Okt 93	2554	865	321	753	615	2690	999	321	725	645
Nov 93	2232	794	284	590	564	2703	1127	382	657	537
Dez 93	2640	957	443	650	590	2140	789	393	512	446
Jan 94	4464	1437	566	1407	1054	2082	514	368	664	536
Feb 94	2412	875	383	658	496	2397	842	359	627	569
Mär 94	2292	814	327	674	477	3954	1618	295	1185	856
Apr 94	2004	731	278	587	408	3300	926	410	1136	828
Mai 94	1654	590	240	496	328	3460	1058	519	951	932
Jun 94	1748	652	156	458	482	3541	1415	389	884	853
Jul 94	3061	1233	418	839	571	2090	575	402	521	592
Aug 94	2215	844	272	528	571	1893	655	400	367	471
Sep 94	2393	896	259	765	473	3361	1264	564	1036	497

* Durch verschiedene Aktualisierungen der Berechnungsgrundlage erhöhte sich die Arbeitslosenquote in den neuen Bundesländern im Januar 1992 um 1,3%-Punkte, im März 1993 um 1,2%-Punkte und im Januar 1994 um 0,4%-Punkte. Die jeweils früheren Werte sind somit nur bedingt vergleichbar.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; IABWerkstattberichte - Aktuelle Daten; Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte, Presseinformationen; eigene Berechnungen.

** Berechnung der Abgänge aus Arbeitslosigkeit (Formel lt. Bundesanstalt für Arbeit):
Bestand am Ende des Vormonats + Zugänge im Berichtsmonat - Bestand am Ende des Berichtsmonats.

Übersicht 16: Offene Stellen - Bestand, Zugänge und Abgänge im Arbeitsamtsbezirk Gotha und in den Nebenstellen Januar 1991 bis September 1994

	Bestand an offenen Stellen					Zugänge von offenen Stellen					Abgänge von offenen Stellen*				
	Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise				Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise				Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise			
		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.
Jan 91	647	292	88	164	103	1244	579	184	246	235					
Feb 91	547	247	76	186	38	1061	504	44	293	220	1161	549	56	271	285
Mär 91	535	205	94	214	22	1172	516	77	387	192	1184	558	59	359	208
Apr 91	658	180	141	305	32	1587	711	165	490	221	1464	736	118	399	211
Mai 91	690	204	154	220	112	2216	1052	258	454	452	2184	1028	245	539	372
Jun 91	652	203	72	243	134	1734	737	121	447	429	1772	738	203	424	407
Jul 91	924	301	96	405	122	4955	1860	595	1941	559	4683	1762	571	1779	571
Aug 91	838	391	164	231	52	3224	1519	548	592	565	3310	1429	480	766	635
Sep 91	786	228	107	275	176	3198	926	348	746	1178	3250	1089	405	702	1054
Okt 91	735	304	77	207	147	2094	707	235	482	670	2145	631	265	550	699
Nov 91	533	197	52	217	67	1494	610	200	319	365	1696	717	225	309	445
Dez 91	616	123	73	299	121	1407	612	172	323	300	1324	686	151	241	246
Jan 92	594	134	56	287	117	1846	756	251	481	358	1868	745	268	493	362
Feb 92	522	122	62	229	109	1683	618	172	558	335	1755	630	166	616	343
Mär 92	560	123	74	221	142	1732	533	235	579	385	1694	532	223	587	352
Apr 92	508	125	74	229	80	2050	654	243	561	592	2102	652	243	553	654
Mai 92	461	100	84	191	86	1884	689	211	387	597	1931	714	201	425	591
Jun 92	369	48	73	177	71	1781	558	191	404	628	1873	610	202	418	643
Jul 92	408	117	44	193	54	1397	559	217	408	213	1358	490	246	392	230
Aug 92	408	115	39	195	59	1233	486	218	234	295	1233	488	223	232	290
Sep 92	451	129	30	222	70	1415	472	221	487	235	1372	458	230	460	224
Okt 92	381	98	33	165	85	1142	411	205	314	212	1212	313	172	149	127
Nov 92	333	87	25	165	56	1061	355	212	300	194	1109	366	220	300	223
Dez 92	322	86	31	160	45	1008	380	151	192	285	1019	381	145	197	296

* Berechnung der Abgänge von offenen Stellen (Formel lt. Bundesanstalt für Arbeit): Bestand am Ende des Vormonats + Zugänge im Berichtsmonat - Bestand am Ende des Berichtsmonats.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte, Presseinformationen; eigene Berechnungen.

noch Übersicht 16: Offene Stellen - Bestand, Zugänge und Abgänge im Arbeitsamtsbezirk Gotha und in den Nebenstellen Januar 1991 bis September 1994

	Bestand an offenen Stellen					Zugänge von offenen Stellen					Abgänge von offenen Stellen				
	Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise				Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise				Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise			
		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.
Jan 93	294	136	28	90	40	1098	425	241	229	203	1126	375	244	299	208
Feb 93	293	149	32	86	26	972	363	211	229	169	973	350	207	233	183
Mär 93	251	105	27	78	41	1031	501	183	173	174	1073	545	188	181	159
Apr 93	229	75	36	86	32	1179	444	172	349	214	1201	474	163	341	223
Mai 93	466	68	34	337	27	1341	392	184	481	284	1104	399	186	230	289
Jun 93	509	112	35	322	40	1511	554	186	231	540	1468	510	185	246	527
Jul 93	483	130	32	289	32	1762	810	296	272	384	1788	792	299	305	392
Aug 93	358	77	24	240	17	1605	643	261	301	400	1730	696	269	350	415
Sep 93	240	68	29	117	26	1587	662	245	466	214	1705	671	240	589	205
Okt 93	324	85	33	132	74	1360	488	246	357	269	1276	471	242	342	221
Nov 93	290	94	39	89	68	1729	764	276	346	343	1763	755	270	389	349
Dez 93	190	61	28	39	62	1504	610	265	328	301	1604	643	276	378	307
Jan 94	227	55	29	33	110	1160	489	191	201	279	1123	495	190	207	231
Feb 94	178	48	22	89	19	1618	559	232	497	300	1667	566	239	441	391
Mär 94	221	52	23	80	66	2053	1008	231	520	294	2010	1004	230	529	247
Apr 94	201	44	30	30	97	1865	745	258	493	369	1885	753	251	543	338
Mai 94	139	49	21	37	32	1855	689	244	462	460	1917	684	253	455	525
Jun 94	271	106	28	41	96	1948	824	308	268	548	1816	767	301	264	484
Jul 94	318	154	20	123	21	2191	950	318	528	395	2144	902	326	446	470
Aug 94	551	316	21	147	67	2058	877	248	284	649	1825	715	247	260	603
Sep 94	1088	493	29	426	140	2757	1087	336	922	412	2220	910	328	643	339

* Berechnung der Abgänge von offenen Stellen (Formel lt. Bundesanstalt für Arbeit): Bestand am Ende des Vormonats + Zugänge im Berichtsmonat - Bestand am Ende des Berichtsmonats.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte, Presseinformationen; eigene Berechnungen.

**Übersicht 17: Arbeitsvermittlungen - gesamt, ohne Vermittlungen in ABM und nur Vermittlungen in ABM
im Arbeitsamtsbezirk Gotha mit den Nebenstellen Januar 1991 bis September 1994**

	Insgesamt					ohne Vermittlungen in ABM*					nur Vermittlungen in ABM*				
	Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise				Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise				Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise			
		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.
Jan 91	952	502	140	175	135	358	198	25	102	33	594	304	115	73	102
Feb 91	998	513	55	233	197	395	219	26	133	17	603	294	29	100	180
Mär 91	1036	504	46	346	140	441	258	12	150	21	595	246	34	196	119
Apr 91	1346	721	101	349	175	648	355	35	231	27	698	366	66	118	148
Mai 91	1966	913	239	505	309	728	328	94	259	47	1238	585	145	246	262
Jun 91	1691	769	188	369	362	578	257	29	268	24	1113	512	159	101	338
Jul 91	4060	1734	540	1440	346	806	420	36	308	42	3254	1314	504	1132	304
Aug 91	3041	1413	530	557	541	587	271	63	209	44	2454	1142	467	348	497
Sep 91	3093	997	338	691	1067	671	320	82	199	70	2422	677	256	492	997
Okt 91	1854	616	230	329	679	579	336	93	119	31	1275	280	137	210	648
Nov 91	1601	690	218	300	393	812	443	65	204	100	789	247	153	96	293
Dez 91	1227	600	146	239	242	557	313	50	136	58	670	287	96	103	184
Jan 92	1549	702	248	318	281	875	455	64	216	140	674	247	184	102	141
Feb 92	1650	621	163	544	322	997	400	80	403	114	653	221	83	141	208
Mär 92	1619	544	215	522	338	1086	381	99	426	180	533	163	116	96	158
Apr 92	1946	649	181	548	568	1307	391	109	469	338	639	258	72	79	230
Mai 92	1764	644	181	354	585	1159	324	106	284	445	605	320	75	70	140
Jun 92	1638	502	185	376	575	1131	255	98	315	463	507	247	87	61	112
Jul 92	1297	485	229	388	195	690	277	96	231	86	607	208	133	157	109
Aug 92	1109	423	211	219	256	667	252	121	128	166	442	171	90	91	90
Sep 92	1293	450	228	413	202	877	303	172	265	137	416	147	56	148	65
Okt 92	1134	437	199	354	144	796	326	129	272	69	338	111	70	82	75
Nov 92	985	363	208	212	202	617	248	110	165	94	368	115	98	47	108
Dez 92	883	377	144	151	211	618	281	75	126	136	265	96	69	25	75

* Seit September 1993 sind in der Zahl der ABM-Beschäftigten auch die Beschäftigten nach § 249 h AFG enthalten.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte, Presseinformationen.

**noch Übersicht 17: Arbeitsvermittlungen - gesamt, ohne Vermittlungen in ABM und nur Vermittlungen in ABM
im Arbeitsamtsbezirk Gotha mit den Nebenstellen Januar 1991 bis September 1994**

	Insgesamt					ohne Vermittlungen in ABM*					nur Vermittlungen in ABM*				
	Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise				Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise				Bezirk	Nebenstellen bzw. Kreise			
		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.		Gotha	Bad Lang.	Eisenach	Mühlh.
Jan 93	1091	370	243	282	196	629	276	73	176	104	462	94	170	106	92
Feb 93	872	293	200	227	152	618	245	88	180	105	254	48	112	47	47
Mär 93	977	510	182	167	118	807	433	129	149	96	170	77	53	18	22
Apr 93	1141	451	160	338	192	1013	415	123	317	158	128	36	37	21	34
Mai 93	977	370	172	193	242	860	305	146	189	220	117	65	26	4	22
Jun 93	1411	499	180	216	516	1211	392	125	211	483	200	107	55	5	33
Jul 93	1690	786	285	262	357	1337	581	224	247	285	353	205	61	15	72
Aug 93	1613	694	262	244	413	1006	363	143	181	319	607	331	119	63	94
Sep 93	1611	665	234	514	198	957	465	139	222	131	654	200	95	292	67
Okt 93	1214	467	232	296	219	956	386	137	274	159	258	81	95	22	60
Nov 93	1582	743	256	306	277	722	223	81	168	150	860	520	175	138	127
Dez 93	1534	635	262	335	302	747	314	110	176	147	787	321	152	159	155
Jan 94	1167	530	187	196	254	992	481	105	190	216	175	49	82	6	38
Feb 94	1574	565	266	417	326	1087	346	167	347	227	487	219	99	70	99
Mär 94	1971	1003	224	501	243	1098	556	166	202	174	873	447	58	299	69
Apr 94	1878	795	260	495	328	1309	559	154	322	274	569	236	106	173	54
Mai 94	1642	664	242	257	479	941	512	127	125	177	701	152	115	132	302
Jun 94	1993	821	310	372	490	1412	691	158	240	323	581	130	152	132	167
Jul 94	1512	588	250	258	416	1193	467	148	209	369	319	121	102	49	47
Aug 94	1815	742	241	223	609	1295	455	137	149	554	520	287	104	74	55
Sep 94	2114	843	323	643	305	1123	319	117	400	287	991	524	206	243	18

* Seit September 1993 sind in der Zahl der ABM-Beschäftigten auch die Beschäftigten nach § 249 h AFG enthalten.

Quellen: Statistisches Material der Bundesanstalt für Arbeit; Arbeitsamt Gotha: Jahresberichte, Presseinformationen.

Anlage 2 zu Kapitel III

Transformation von Chancen - Zum Wandel von Arbeitsmarktstrukturen in einer Region (Thüringen) seit 1990

Kurzzusammenfassung der Diplomarbeit von Nikolaus Kratzer

Die in der Folge der ostdeutschen Systemtransformation entstehenden Arbeitsmärkte sind als Vermittlungsinstanzen von Erwerbs- und damit Lebenschancen umfassenden Prozessen der Strukturierung und Segmentierung unterworfen, in deren Folge massenhafte Vorgänge räumlicher und sozialer - freiwilliger wie unfreiwilliger - Mobilität beobachtet werden können. Im Mittelpunkt dieser Arbeit steht die Frage nach dem Verlauf der Neuordnung und Neustrukturierung eines regionalen Arbeitsmarktes seit 1990 und den Folgen für die Arbeitsmarktchancen oder -risiken der regionalen Erwerbsbevölkerung. Die durchgeführte Strukturanalyse stützt sich im wesentlichen auf Daten der amtlichen Arbeitsmarktstatistik für den westthüringischen Arbeitsamtsbezirk Gotha. Der Bezirk weist hinsichtlich der Besetzung der Wirtschaftsbereiche im Gebiet der Arbeitsamtsnebenstellen (für den Untersuchungszeitraum deckungsgleich mit den vier Landkreisen Gotha, Eisenach, Bad Langensalza und Mühlhausen) eine heterogene Struktur auf: Somit kann vermutet werden, daß der beobachtete strukturelle Wandel von Wirtschaft und Arbeitsmarkt auch ansatzweise als exemplarisch für die makrostrukturelle Dynamik in den neuen Bundesländern insgesamt gelten kann. In einer aggregierten Betrachtungsweise können innerhalb der regionalen Erwerbspopulation Arbeitsmarktsegmente unterschieden werden, mit denen in grundlegender und für den ostdeutschen Transformationsprozeß typischer Weise Erwerbschancen verbunden sind: Erwerbstätige, Nichterwerbstätige, Teilnehmer an AFG-geförderten Maßnahmen und Arbeitslose. Die Struktur der regionalen Erwerbsbevölkerung kann somit in der jeweiligen Querschnittsbetrachtung als "ex-post"-Abbildung eingetretener Risiken bzw. günstigerer Chancenprofile betrachtet werden und in der Längsschnittperspektive (September 1990 bis September 1994) Auskunft über die Strukturierungsprozesse eines Arbeitsmarktes im Transformationsprozeß geben.

Auch im Arbeitsamtsbezirk Gotha läßt sich die Entwicklung von einer "vollbeschäftigten Arbeitsgesellschaft" zu einer "zerklüfteten Beschäftigungsstruktur" feststellen: Zwischen 1990 und 1993 geht der Anteil aller Erwerbspersonen am Erwerbspersonenpotential um rund 10 % zurück, der Anteil der regulär Erwerbstätigen im selben Zeitraum um 35 %. Ende 1993

bestehen die Erwerbspersonen zu zwei Dritteln aus sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, das weitere Drittel besteht je zur Hälfte aus registrierten Arbeitslosen und Teilnehmern an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen, wobei hier die Frührentner eindeutig dominieren.

Die Arbeitsmarktentwicklung ist durch massiven Beschäftigungsabbau und die Entstehung einer dauerhaften, sich zunehmend verfestigenden Sockelarbeitslosigkeit geprägt: Der hauptsächliche Beschäftigungsabbau fand zwischen 1989 und dem Jahresende 1992 statt. Besonders betroffen waren dabei Beschäftigte in Betrieben des Verarbeitenden Gewerbes und der Landwirtschaft, im tertiären Sektor stehen dem massiven Beschäftigungsabbau bei den ehemals staatlichen oder halbstaatlichen Organisationen und Betrieben (Gebietskörperschaften, Organisationen ohne Erwerbscharakter und die vormals staatlichen Handelsorganisationen) Beschäftigungszuwächse bei Anbietern privater Dienstleistungen gegenüber, die aber den massenhaften Verlust an Arbeitsplätzen in den anderen Branchen bzw. Wirtschaftsbereichen nicht kompensieren konnten. Als "Gewinner" der Vereinigung können in der Untersuchungsregion somit die Wirtschaftsbereiche Dienstleistungen, Kreditinstitute/Versicherungsgewerbe, das Baugewerbe und (teilweise) der Handel gelten.

Die Arbeitslosenbestände steigen bis 1992 rapide an und hinterlassen, trotz insgesamt großer "Bewegung" am Arbeitsmarkt (hohe Zu- und Abgänge in bzw. aus Arbeitslosigkeit), einen zunächst immer größer werdenden Sockel an Arbeitslosen. Dabei weist die kontinuierliche Erhöhung der durchschnittlichen Dauer des Verbleibs in Arbeitslosigkeit auf eine Verfestigung von Arbeitslosigkeit für bestimmte Personengruppen hin. Überdies wird die Struktur der Zugänge in Arbeitslosigkeit zunehmend weniger von (vorher) Erwerbstätigen bestimmt, so daß offensichtlich das Risiko des Zugangs in Arbeitslosigkeit zu einem Risiko des dauerhaften Verbleibs in Arbeitslosigkeit wird.

Insbesondere für das Arbeitslosigkeitsrisiko und die Beschäftigungschancen entlang der Merkmale Geschlecht und Alter wird die soziale Segmentierung des Arbeitsmarktes deutlich: Im Vergleich mit Männern wurden Frauen im Aggregat früher arbeitslos, stellten den größeren Teil der Zugänge und hatten ein größeres Risiko des Verbleibs in Arbeitslosigkeit. Über beinahe den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg sind Frauen etwa doppelt so häufig von Arbeitslosigkeit betroffen wie Männer, weibliche Arbeitslose wurden seltener bzw. unterproportional zu ihrem Anteil an allen Arbeitslosen durch das Arbeitsamt vermittelt. Bei Langzeitarbeitslo-

sen und innerhalb der Arbeitslosen aus Angestelltenberufen sind Frauen ebenfalls überproportional vertreten.

Während die mittleren Altersgruppen insgesamt annähernd stabile Anteile an allen Arbeitslosen aufweisen, zeigen sich bei älteren (Männer und Frauen über 55 Jahre) zunehmende und bei jüngeren (unter 30 Jahren) abnehmende Anteile. Zunächst konnte der massive Einsatz von Frühverrentungsregelungen hier für eine "Entschärfung" der Situation beitragen. Deren Auslaufen Ende 1992 verursachte dann aber eine deutliche Zunahme älterer Arbeitslose, die sowohl von ungünstigeren Vermittlungsaussichten als auch einem Mangel an "Alternativoptionen" außerhalb der Erwerbstätigkeit betroffen sind und somit eine Arbeitsmarktlage aufweisen, die auch die Zukunftsperspektiven der jetzt über 40jährigen (vor allem bei drohender Arbeitslosigkeit) bereits heute deutlich beeinträchtigen dürfte. Günstiger entwickelt sich die Arbeitsmarktsituation für jüngere Erwerbspersonen, die neben o.e. Alternativen auch günstigere Vermittlungschancen und Möglichkeiten räumlicher Mobilität aufweisen. Für die unter 20jährigen konnten zwar im gesamten Untersuchungszeitraum (mittels massiver Ausbildungsförderung in Betrieben und überbetrieblichen Einrichtungen) ausreichend Ausbildungsplätze zur Verfügung gestellt werden, allerdings verweist die Zunahme von Arbeitslosigkeit im Anschluß an eine Ausbildung darauf, daß die Betriebe ihre Auszubildenden nicht übernehmen können bzw. diese im Anschluß an eine betriebliche oder überbetriebliche Ausbildung keinen Arbeitgeber fanden.

Unterschiede des Arbeitslosigkeitsrisikos ließen sich auch anhand einer Differenzierung nach beruflicher Stellung nachweisen: Angestellte waren im Vergleich zu Arbeitern im Aggregat unterproportional von Arbeitslosigkeit betroffen und wurden überproportional zu ihrem Anteil an allen Arbeitslosen vermittelt. Allerdings weist der Angestelltenanteil an allen Arbeitslosen bis zum Jahresende 1992 große Schwankungen auf, die dennoch einen zunehmenden Sockel an Arbeitslosen aus Angestelltenberufen hinterlassen, der sich im weiteren Verlauf näherungsweise verstetigt. Dies korrespondiert offenbar - ebenso wie das Arbeitslosigkeitsrisiko einzelner Berufsgruppen - mit der bereits geschilderten Entwicklung der Wirtschaftsbereiche bzw. der oft mit dem Stichwort "Tertiärisierungsrückstand" beschriebenen Umstrukturierung der Wirtschaft in den neuen Bundesländern.

Vor dem Hintergrund der Systemtransformation in den neuen Bundesländern weist der Arbeitsmarkt im Bezirk Gotha nach einer Phase des beschleunigten Wandels (massiver Beschäftigungsabbau und Einsatz arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen, große "Bewegung am Arbeitsmarkt") bis

etwa 1992 deutliche Anzeichen einer zunehmenden Verfestigung und Stabilisierung der Arbeitsmarktstrukturen auf. Die beobachteten Prozesse der Segmentierung eines regionalen Arbeitsmarktes deuten auf eine zunehmende Schließung des Erwerbstätigensegments. Arbeitsmarktentlastende Maßnahmen gehen insgesamt zurück und münden vielfach in das sich verfestigende Segment der Arbeitslosen. Die Neuordnung und Neustrukturierung des Arbeitsmarktes stellt sich somit als Prozeß einer mittelfristig dauerhaften Segmentierung und in der Folge deutlich ungleich verteilten Arbeitsmarktchancen vor allem entlang der Kriterien Alter und Geschlecht, ebenso aber auch hinsichtlich erlernter Berufe (d.h. in der ehemaligen DDR erworbener Qualifikationen) und der beruflichen Stellung dar.

Anlage zu Kapitel V

1. Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen zur Unterstützung der heimischen Zulieferindustrie

Am 1.12.1993 hat die vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes Nordrhein-Westfalen ins Leben gerufene "Verbundinitiative Automobil Nordrhein-Westfalen - VIA NRW" die Arbeit aufgenommen. Diese Initiative bildet einen Schwerpunkt des NRW-Programms für Industrieregionen im Strukturwandel, welche wiederum im Rahmen der Gemeinschaftsaktion Industriestandort Nordrhein-Westfalen abgewickelt wird.

Mit Hilfe dieser Verbundinitiative sollen Kooperations- und Verbundprojekte zwischen Zulieferunternehmen bzw. zwischen Herstellern und Zulieferern in Gang gebracht und ein Umstrukturierungs- und Erneuerungsprozeß eingeleitet werden. Insbesondere sollen durch gemeinsame Anstrengungen innerhalb dieser Verbünde neue Technologien und moderne Managementmethoden entwickelt bzw. zum Einsatz gebracht und die Beschäftigten entsprechend weiterqualifiziert werden. Es sollen dadurch Produktivitäts- und Qualitätssprünge erzielt werden, die zu einer verbesserten Marktposition und einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der nordrhein-westfälischen Unternehmen des Automobilsektors führen. Damit sollen in diesem Bereich langfristig Arbeitsplätze gesichert werden.

Die Initiative richtet sich vor allem auf kleinere und mittlere Unternehmen in allen Regionen des Landes, die von den Strukturveränderungen in der Automobilindustrie am meisten betroffen sind und aus eigener Kraft die erforderlichen Anpassungsleistungen nicht erbringen können.

Neben Automobilzulieferunternehmen und Autoherstellern sind Gewerkschaften, Kammern, Verbände, Banken und die Arbeitgebervereinigung NRW in die Initiative eingebunden worden. Angestoßen, koordiniert und vorangetrieben werden die konkreten Kooperations- und Verbundprojekte von einem Beirat, der sich aus Vertretern dieser Gruppen zusammensetzt. Der Beirat bündelt regionale Aktivitäten und initiiert und unterstützt neue Vorhaben. Begleitet wird die Initiative von einem wissenschaftlichen Arbeitskreis. Die Moderation der "VIA NRW" liegt beim Wirtschaftsministerium. Als Geschäftsführung der VIA wurde ein Consulting Unternehmen (Agiplan AG, Mülheim an der Ruhr) eingesetzt.

Inhaltlich sollen sich die vom Land Nordrhein-Westfalen finanziell unterstützten Projekte auf folgende Themenschwerpunkte konzentrieren:

- innovative Kooperationsformen,
- moderne Managementmethoden,
- Forschung und Entwicklung,
- Logistik,
- Qualifizierung,
- Qualitätssicherung.

Von den im Januar 1994 vorliegenden 17 Projektskizzen bezog sich erst lediglich eine auf ein konkretes Betriebsvorhaben, in dem sich vier Gesenkschmieden zur Verbesserung der Kooperation zusammengefunden hatten. Alle anderen Skizzen kamen von Instituten, Verbänden, Kammern, Consulting Unternehmen u.ä. Dies ist sicher darauf zurückzuführen, daß einzelne Institutionen schneller auf solche Vorhaben reagieren können, geringere Reibungsverluste erleiden, zum Teil auch auf vorliegende Projektideen und entsprechendes Know-how zurückgreifen können. Die Ingangsetzung von Betriebsprojektverbünden bedarf erfahrungsgemäß längerer Vorlauf-, Planungs- und Koordinationszeiten, ganz abgesehen davon, daß hier zunächst vielfach eingefahrene Restriktionen (Konkurrenzängste und Kooperationshemmnisse) überwunden werden müssen.

Inzwischen bundesweit Aufmerksamkeit gefunden hat das im Rahmen dieser Landesinitiative durchgeführte Vorhaben "Perspektiven der Automobilzulieferindustrie im Bergischen Land".

2. Länderübergreifende Initiative der EU

Eine interessante Ergänzung zu den Länderinitiativen, die sich in ihren Projektkonkretisierungen auf einzelne Regionen beziehen, stellt u.E. eine auf der Ebene der Europäischen Union ins Leben gerufene Initiative dar: CAR - Europäisches Netzwerk für die Kooperation von Städten und Gemeinden mit der Automobilindustrie. Hier sollen die in den regionalen Zentren der europäischen Automobilindustrie von den städtischen und regionalen Behörden angestoßenen und durchgeführten Unterstützungsmaßnahmen insbesondere für kleine und mittlere Zulieferunternehmen zusammengeführt, dokumentiert und in die jeweils anderen Regionen rückgemeldet werden. Dabei ist von Bedeutung, daß die in den einzelnen regionalen Zentren/Städten (so etwa Antwerpen/Belgien, Obere Norman-

die/Frankreich, Stuttgart/Deutschland, Piemont/Italien, Valladolid/Spanien und verschiedene Regionen Großbritanniens zusammengeschlossen im Projektverbund MILAN) durchgeführten Maßnahmen möglichst verschiedene Aspekte notwendiger Unterstützungsaktivitäten für KMU behandeln (z.B. Infrastrukturmaßnahmen, Technologietransfermaßnahmen, Qualifizierung), die dann über ein Koordinationszentrum, ein entsprechend eingerichtetes Sekretariat in Valladolid (CEMR/Paris) dokumentiert, in breit zugänglichen Datenbanken erfaßt und den jeweiligen Mitgliedern des Netzwerks zur Verfügung gestellt werden können. Die Verantwortung für die einzelnen Projekte verbleibt dabei bei den einzelnen Mitgliedern des Netzwerks, ebenso wie die Finanzierung der Vorhaben.

Als Projekt-Sponsor und Hauptbindeglied zwischen Netzwerk und Kommission der EU fungiert CEMR, Paris.

CAR verfolgt im einzelnen die Ziele

- Förderung der Kooperation auf europäischer Ebene zwischen allen lokalen und regionalen Behörden mit dem Ziel weiterer interner Kooperation und Erfahrungsaustausch;
- Entwicklung und Umsetzung gemeinsamer Ansätze der Umstrukturierung;
- Entwicklung von gemeinsamen Bildungs- und Fortbildungsplänen entsprechend der sich wandelnden Industrie;
- Einsatz neuer Instrumente zur Förderung von Technologietransfer für KMU, Einsatz von gemeinsamen Hilfsplänen für KMU im Automobilsektor, Förderung von Diversifizierungsplänen;
- Festsetzung einer engen Arbeitsbeziehung zwischen Industrie und lokalen und regionalen Behörden, besonders auf KMU-Ebene

Erste Erfahrungen dieser Initiative auf europäischer Ebene liegen vor; sie wurden mehrfach auf internationalen Konferenzen vorgestellt.

